W numerze: XV MIĘDZYNARODOWY KONGRES ASTRONAUTYCZNY ● U NASZYCH PRZYJACIÓŁ ZZA ODRY ● POLSKI KLUB SZYBOWCOWY W ANGLII W R. 1963 ● PISTOLET DLA MAJORA MÜMLERA ● UBIORY LOTNICZE I HIGIENA

SKRZYDLATA POLSKA

NR 40 (691) ● 4. X. 1964 ● ROK XX/XXXIV ● CENA 2 ZŁ

CZŁOWIEK W KOSMOSIE

Chwilę obecną cechuje niezwykle intensywny rozwój nowej dziedziny nauki — bioastronautyki, zajmującej się badaniem warunków życia ludzi na wielkich wysokościach, w przestrzeni kosmicznej oraz na innych planetach. O tych problemach piszemy w niniejszym numerze. Na zdjęciu: Ubiór wysokościowy współczesnego pilota.

MŁODZI MISTRZOWIE W SPORCIE SPADOCHRONOWYM

W dniach od 13 do 20 września br. rozegrane zostały na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu IX Spadochronowe Mistrzostwa Polski oraz I Spadochronowe Mistrzostwa Juniorów. Na starcie IX Spad. MP stanęło 34 zawodników, w tym 4 kobiety, a w I Spad. MPJ uczestniczyło 11 zawodników, w tym 1 kobieta. W czasie trwania mistrzostw przeprowadzono 3 konkurencje.

Na uroczystość zakończenia mistrzostw, 20 września br., przybył prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz, sekretarze Komitetu Miejskiego PZPR — Albin Gałka i Zygmunt Machowski, przedstawiciele aeroklubów regionalnych i zaproszeni goście. Po przywitaniu zebranych na lotnisku przez prezesa Aeroklubu Pomorskiego — sekretarza PMRN Edwina Orsztynowicza, oraz odczytaniu wyników mistrzostw, nastąpiło wręczenie medali i upominków.

Spadochronowym Mistrzem Polski na rok 1964 został **Edward Ligocki**, reprezentujący Wojska Powietrzno-Desantowe (WPD) — 1 223 pkt. Drugie miejsce zajął Ryszard Kuś (Wrocław) — 1 210 pkt; 3 — Jan Kuliś (WPD) — 1 207 pkt; 4 — Andrzej Zalasiński (Kraków) — 1 206 pkt; 5 — Zbigniew Frankowski (Lotnictwo Operacyjne) — 1 202 pkt; 6 — Stefan Czerwonka (Krosno) — 1 201 pkt; 7 — Jan Cierniak (WPD) — 1 194 pkt; 8 — Ryszard Giec (WPD) — 1 191 pkt; 9 — Edward Kulesza (Katowice) — 1 169 pkt; 10 — Wojciech Solężyński (Wrocław) — 1 166 pkt.

Spadochronową Mistrzynią Polski została **Róża Sokołowska** (Warszawa) — 1 128 pkt; 2 — Maria Puchar (Warszawa) — 1 002 pkt; 3 — Krystyna Kot (Kraków) — 902 pkt.

Tytuł Spadochronowego Mistrza Juniorów wywalczył **Jerzy Nadolski** z Inowrocławia (1 073 pkt), przed Jerzym Późnym z Katowic (1 042 pkt i Marianem Zapartem z Kielc (1 014 pkt).

Główną nagrodę mistrzostw — puchar przechodni ufundowany przez członka Biura Politycznego KC PZPR, Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski, Mariana Spychalskiego, który objął protektorat nad IX Spad. MP — otrzymał aktualny mistrz Polski Edward Ligocki.

Wieczorem przy wspólnej kolacji życzono sobie dalszych pomyślnych startów w zawodach krajowych i międzynarodowych.

Warto dodać, iż tegoroczni mistrzowie w sporcie spadochronowym, to mało do tej pory znani i zarazem młodzi skoczkowie.

O przebiegu mistrzostw napiszemy w następnych numerach naszego tygodnika. (m)

Na zdjęciu: Spadochronowy Mistrz Polski — Edward Ligocki.

CENTRALNY KONKURS MODELI LATAJĄCYCH LOK

W dniach 12—13. IX. br. Skierniewice gościły kilkuset uczestników Łódzkiej Spartakiady Kościuszkowskiej LOK. Program spartakiady poszerzony został o dwie imprezy modelarskie: Ogólnopolskie Zawody Modeli Rakiet i Konkurs Modeli Latających na Uwięzi. Konkurs przeprowadzony został w centralnym punkcie miasta na specjalnie ułożonym torze. Wzięli w nim udział modelarze LOK z całego kraju z 36 modelami różnych klas (modele redukcyjne, akrobacyjne, do walki powietrznej i wyścigu zespołowego). Na imprezę przybyli również goście zagraniczni, na czele z przewodniczącymi bratnich organizacji: DOSAAF, GST, MHS, SVAZARM, DOSO i „Narodna Technika" (Jugosławia).

Zwycięzcami konkursu modeli latających zostali: Zygmunt Lasowy (Opole), Eugeniusz Mosor (Lublin) i Ryszard Mutke (Katowice). Wyniki zespołowe: 1 — woj. Katowice, 2 — woj. Opole, 3 — woj. Lublin, 4 — woj. Łódź, 5 — woj. Wrocław. (HP)

Na zdjęciu: Jan Kdrolewicz, z Katowic, podczas przygotowań startowych w kategorii modeli do walki

W PAWILONIE byłego dworca kolejowego Śródmieście w Warszawie, przy ul. J. Marchlewskiego, czynna była we wrześniu br wystawa obrazująca 15-letni dorobek Wydawnictw Komunikacji i Łączności. Wśród bogatego przeglądu wydawnictw książkowych z dziedziny kolejnictwa, łączności oraz transportu drogowego i lotniczego nie zabrakło również stoisk reprezentujących poszczególne czasopisma WKiŁ, wśród nich także „Skrzydlatej Polski". Na zdjęciu: Zwiedzający wystawę przy stoisku „Skrzydlatej".

Foto: J. Stępkowski

Z KRAJU

SZYBOWNICY polscy zdobyli już w tym roku, od początku sezonu do 15 września br, 132 srebrne odznaki szybowcowe, 28 złotych i 7 diamentowych; poza tym 78 pilotów zdobyło warunek diamentowy za przelot docelowy 300 km; 22 pilotów zdobyło warunek diamentowy przelotem 500 km, a jeden zdobył diament wysokościowy.

*

KRAKOWSKA wystawa lotnicza, zorganizowana na lotnisku Rakowice, cieszy się dużym powodzeniem. W okresie od dnia jej otwarcia, tj. od 23 sierpnia, zwiedziło ją do połowy września br ponad 40 tysięcy osób. Czas jej trwania został przedłużony do 12 października br. Po tym okresie większa część eksponatów zostanie zgrupowana w Krakowskim Ośrodku Ekspozycji Sprzętu Lotniczego (w hangarze na Rakowicach), stanowiąc zalążek przyszłego Muzeum Lotnictwa.

*

PREZYDIUM Zarządu Głównego Aeroklubu PRL mianowało nowych wiceprezesów urzędujących w następujących aeroklubach: Mieleckim — ob. Nowakowskiego, Opolskim — ob. Pawła Woźniaka i w Elbląskim — ob. Tomaszewskiego.

*

NA KONFERENCJI generalnej FAI, jaka odbędzie się w tym roku w Izraelu (w drugiej połowie października), Aeroklub PRL reprezentować będą: prezes — S. Antosiewicz, sekretarz generalny — K. Donigiewicz i skarbnik — W. Leja.

*

W KRAKOWIE, na lotnisku Rakowice, odbyły się w dniach 22—27 września br Mistrzostwa Spadochronowe Wojska Polskiego. Wzięło w nich udział 6 pięcioosobowych drużyn wojskowych reprezentujących: Inspektorat Lotnictwa, Lotnictwo Operacyjne, Wojska Obrony Powietrznej Kraju oraz trzy zespoły z 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej. Poza konkursem startował pięcioosobowy zespół Aeroklubu PRL. Wyniki zawodów podamy w następnym numerze.

*

AEROKLUB Kujawski w Inowrocławiu zorganizował z okazji Dni Lotnictwa pokazy lotnicze w Żninie. Licznie zgromadzona publiczność z zainteresowaniem obserwowała popisy pilotów na szybowcach i samolotach oraz skoki spadochronowe. Kilkanaście osób miało po pokazach możność odbycia przelotu samolotem nad Żninem.

*

WOJSKA Lotnicze przekazały dla Nowego Sącza skasowany samolot Jak-11, który jako element dekoracyjny miasta ustawiony został na skwerze u zbiegu ulic Krakowskiej i Tarnowskiej, naprzeciw zamku. Opiekę nad samolotem objął Aeroklub Podhalański.

*

SZYBOWNICY Aeroklubu w Stalowej Woli wylatali w tym roku ok. 900 godzin i wykonali blisko 14 tysięcy km przelotów, z czego 80 procent to przeloty po trasach zamkniętych. 10 pilotów zdobyło w tym sezonie 10 srebrnych odznak szybowcowych, 1 złotą, 1 diamentową i 5 warunków diamentowych za przeloty 300 i 500 km.

*

W KWARTALNIKU poświęconym problematyce współczesnego Poznania (Wydawnictwo Poznańskie) pt. „Kronika Miasta Poznania" (nr 3 z 1964 r.) opublikowana została interesująca praca mgra Zenona Szymankiewicza pt. „Niemieckie bombardowania Poznania 1 września 1939 r.". Jest to bogato udokumentowany przyczynek do badań wydarzeń wrześniowych 1939 r. w Poznaniu; zawiera m.in. wykazy zabitych i zmarłych osób wojskowych i cywilnych w czasie nalotu na lotnisko na Ławicy i na Poznań.

*

W SIEDZIBIE Aeroklubu PRL w Warszawie odbyło się 22 września br kolejne wtorkowe zebranie towarzyskie członków Klubu Seniorów Lotnictwa.

*

STARANIEM Aeroklubu Mieleckiego w foyer Zakładowego Domu Kultury WSK w Mielcu czynna była ciekawa wystawa rysunków o tematyce lotniczej (plon ogłoszonego uprzednio konkursu), modeli samolotów i szybowców oraz zdjęć obrazujących działalność miejscowego aeroklubu.

*

W PIOTRKOWIE Aeroklub Łódzki urządził atrakcyjne pokazy lotnicze, które zgromadziły liczną publiczność.

*

GEZETA „Trybuna Opolska" ogłosiła wraz z miejscowym aeroklubem konkurs lotniczy dla młodzieży pn. „Nasze skrzydła". Wpłynęło wiele odpowiedzi, a dla autorów nadesłanych prac wylosowano 13 przelotów na szybowcach i samolotach.

*

AEROKLUB Wrocławski ma zorganizować wkrótce 30-osobową żeńską drużynę spadochronową, w skład której wejdą harcerki z Lotniczego Szczepu Harcerskiego „Błyskawica". Będzie to pierwsza tego rodzaju drużyna harcerska w kraju.

*

KOŁO Klubu Seniorów Lotnictwa w Katowicach wspólnie z ostrawskim oddziałem LPPS zorganizowało 13 września br Zlot Plakietowy Sportowców Motorowych Ziemi Morawskiej i Śląsko-Dąbrowskiej dla uczczenia pamięci bohaterskich lotników F. Żwirki i St. Wigury, poległych śmiercią lotnika w Cierlicku oraz por. Władysława Bajana, polskiego oficera spadochronowego walczącego w szeregach Armii Radzieckiej, zestrzelonego przez hitlerowców w r. 1944 podczas walk partyzackich w Łomnej koło Jabłonkowa (CSRS).

LUBELSKIE DNI LOTNICTWA

DNI lotnictwa na Lubelszczyźnie miały w tym roku szczególny charakter. Zostały bowiem włączone w ramy obchodów XX-lecia PRL. Bogate tradycje przemysłu lotniczego tego regionu znalazły swe odbicie w wystawie lotniczej otwartej w Lublinie. Umożliwiono w ten sposób społeczeństwu częściowy przegląd naszego lotniczego dorobku w okresie dwudziestolecia. Na wystawie eksponowano kilka typów szybowców i samolotów, śmigłowiec oraz różny sprzęt pomocniczy używany w lotnictwie. Pokazane zostały także w przekrojach silniki tłokowe i turboodrzutowe. Dużym zainteresowaniem zwiedzających cieszyły się zwłaszcza metalowy szybowiec „Pliszka" i samolot odrzutowy „Lim-2", a ze sprzętu pomocniczego kombinezon ciśnieniowy pilota samolotów szybkich. Brak w pobliżu wystawy odpowiedniego pomieszczenia uniemożliwił pokazanie wielu przyrządów pokładowych i innych urządzeń, czułych na warunki atmosferyczne. Ciekawostką odrębnego rodzaju było przedstawienie, po raz pierwszy publicznie, eksperymentalnego mięśniolotu „B-1" konstrukcji inż. Stanisława Bieni.

Wystawa została przygotowana bardzo starannie przez personel techniczny Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku, przy wydatnej pomocy Inspektoratu Lotnictwa i APRL.

Na zdjęciu Fragment wystawy lotniczej w Lublinie.

Tekst i foto: T. Chwałczyk

BIULETYN INFORMACYJNY INSTYTUTU LOTNICTWA

BRANŻOWY Ośrodek Informacji Technicznej i Ekonomicznej przy Instytucie Lotnictwa w Warszawie rozpoczął wydawanie dwumiesięcznika pt. „BIULETYN INFORMACYJNY INSTYTUTU LOTNICTWA". Jak podaje redakcja (redaguje kolegium w składzie: Janusz Babiejczuk, Stanisław Fisz, Jerzy Grzegorzewski i Jerzy Hańbowski), „Biuletyn" ten będzie się ukazywać co dwa miesiące, w objętości 5 arkuszy wydawniczych i będzie zawierać informację oraz przeglądy najnowszych osiągnięć polskich i innych przemysłów lotniczych, omawiać ciekawsze konstrukcje i prace badawcze.

Zeszyt 1 ukazał się w nakładzie 100 egz., objętości 52 str. + 4 okładki (format 21×30 cm) i cenie 10 zł za egz. Zawiera on m. in. następujące pozycje: doc. T. Sołtyka — „Samolot szkolno-treningowy „Iskra", A. Moldenhawera — „Poduszkowce na tle ogólnego rozwoju środków lokomocji", mgr inż. J. Grzegorzewskiego — „Silniki rakietowe na paliwo stałe", inż. pil. A. Abłamowicza — „Rozmawiamy o przepisach — Start!" oraz artykuły informacyjne: „O śmigłowcach w gospodarce narodowej ZSRR", „Wytwórnie lotnicze w Wielkiej Brytanii", „Przemysł lotniczy w Argentynie" i inne.

Redakcji nowego czasopisma życzymy powodzenia w ambitnym przedsięwzięciu, a zainteresowanym podajemy, że prenumeratę „Biuletynu" zamawiać można w BOITiE Instytutu Lotnictwa, Warszawa, Aleja Krakowska 110/114 (tel. 22-25-40), wpłacając jednocześnie należność (60 zł rocznie) na konto NBP VI O/M Warszawa, nr 1530-93-76 „Biuletyn". (k)

Z ZAGRANICY

Szybownictwo

★ **Na lotnisku** Bad Oeynhausen — Vennebeck (NRF) odbył się w dniach 12—19 września br. zlot zachodnioniemieckich motoszybowców. Celem zlotu była wymiana doświadczeń między pilotami motoszybowcowymi.

★

★ **Na listę** zachodnioniemieckich posiadaczy złotej odznaki szybowcowej z trzema diamentami FAI wpisała trzy nowe nazwiska pilotów NRF: S. Müllera, W. Neuberta i K. H. Remppa.

★

★ **Barw** Wielkiej Brytanii na najbliższych szybowcowych mistrzostwach świata bronić będą: Nick Goodhardt, A. J. Deane, Drummond, J. S. Williamson i S. Burton. Szefem ekipy będzie P. G. Burgess.

★

★ **6 sierpnia br.** Amerykanie pobili rekord międzynarodowy w przelocie po trasie trójkąta 300 km, uzyskując fenomenalną prędkość 121 km/h

★

★ **Francuzi** będą startować prawdopodobnie na mistrzostwach świata na szybowcu wysokowyczynowym Wassmer Wa-24.

★

★ **Piloci** francuscy ustanowili dwa nowe rekordy krajowe. Prędkość 69 km/h na trójkącie 500 km uzyskał Camille Labar na szybowcu „Standard Austria", zaś prędkość 76 km/h na trójkącie 300 km osiągnął Jacki Lacheny, na szybowcu polskim „Foka".

★

★ **Znany** zachodnioniemiecki szybownik Heinz Huth (dwukrotny mistrz świata i sześciokrotny mistrz NRF, otrzymał decyzją FAI Medal Lilienthala, najwyższe wyróżnienie szybowcowe świata.

★

★ **Na najbliższych** szybowcowych mistrzostwach świata (Anglia 1965) zawodnicy NRF startować będą na następujących szybowcach: D—36V1 — Rolf Spänig, „Phoebus" — Rudolf Lindner, Ka—6 — Heinz Huth. Rolf Kuntz wybierze między HK3—3 i SB—7.

★

★ **19 pilotów** brało udział w III Mistrzostwach Szybowcowych NRD, rozegranych w Schönhagen. Zaliczonych zostało 9 konkurencji: pięć przelotów docelowo - powrotnych, jeden trójkąt 100 km, dwa trójkąty 300 km i jeden trójkąt 500 km, po raz pierwszy w Niemczech. Mistrzem NRD został Bernd Nolte (6 610,4 pkt), przed Manfredem Iltzsche (6 497,2 pkt) i Klausem Königiem (6 048,7 pkt). Obrońca tytułu, Adolf Daumann, zajął 4 miejsce (5 994,6 pkt).

★

★ **Radziecka** ekipa na mistrzostwa świata w Anglii będzie się składać z następujących pilotów: Michaił Wierietiennikow (40 l), Albert Durnow (33 l), Anatolij Kuriło (31 l), Władimir Czuwikow (33 l) i Jozas Jaruszawicius (30 l). Szybowce: KAI—14 w klasie standard i KAI—19 w klasie otwartej.

Sport spadochronowy

★ **Bułgarscy** spadochroniarze ustanowili nowy rekord międzynarodowy w nocnym skoku grupowym z wysokości 2 000 m. Uzyskali oni średnie oddalenie od środka koła 4,31 m.

★

★ **Spadochroniarka** bułgarska P. Andonowa ustanowiła nowy rekord międzynarodowy w nocnym skoku z wysokości 1 500 m, uzyskując średnie oddalenie od środka koła 4,79 m.

Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY

SKRZYDLATA POLSKA

ROZMAWIA

Z ZASTĘPCĄ SZEFA ODDZIAŁU SŁUŻBY ZEWNĘTRZNEJ KG MO płk. JANEM ZAMBROWSKIM

— Panie pułkowniku — zwróciliśmy się do zastępcy szefa Oddziału Służby Zewnętrznej KG MO Jana Zambrowskiego — jubileuszowy rok naszej Ojczyzny zbiega się z dwudziestoleciem działalności Milicji Obywatelskiej. Z jej częścią umundurowaną — jak to się oficjalnie nazywa służbę zewnętrzną — spotykamy się na co dzień. Może zechciałby Pan zapoznać pokrótce naszych Czytelników z rozwojem i aktualnymi problemami tej służby?

— Służba zewnętrzna była jednym z pierwszych zorganizowanych ogniw MO. Jej działalność rozpoczęła się tuż po oswobodzeniu wschodnich województw. W okresie od lipca 1944 r. do maja 1945 r. organizowała ona jednostki na terenach wyzwolonych, a jednocześnie szkoliła kadry w celu objęcia służby na dalszych terenach.

Dnia 14 listopada 1944 Komendant Główny MO wydał rozkaz o powołaniu w KG MO wydziału służby zewnętrznej. Wydział ten miał m. in. zadanie podniesienia poziomu wyszkolenia wojskowego wszystkich jednostek do stanu wzorowo wyszkolonych oddziałów wojska. Wkrótce sformowany zostaje I baon zapasowy, a dnia 19 grudnia 1944 r. następuje otwarcie I Oficerskiej Szkoły Liniowej MO w Lublinie dla 150 osób. 11 kwietnia 1945 r. rozkazem nr 83 Komendanta Głównego MO utworzono wydziały służby zewnętrznej w KW MO (równorzędnych) i wprowadzono instrukcję o organizacji i zakresie działania służby zewnętrznej, zalecając jej „...objęcie całokształtu zadań MO w stosunku do obywateli w zakresie utrzymywania bezpieczeństwa, porządku i spokoju publicznego".

W pierwszych latach niepodległości służba zewnętrzna prowadziła przede wszystkim działania zbiorowe. Znamy wszyscy ogromne trudności z jakimi przyszło borykać się naszym młodym i niedoświadczonym kadrom. Ale mimo niedostatecznego uzbrojenia, braku środków lokomocji, telefonów, wyżywienia i umundurowania — milicjanci trwali na swych posterunkach, paraliżując wszelką działalność wroga. Umacnianie jednostek MO trzeba było przeprowadzać w ostrej walce z reakcyjnymi bandami zbrojnymi i szeroko zakrojoną działalnością terrorystyczną, zbliżoną swym charakterem do działań wojennych. Jesienią 1945 r. działało w Polsce ponad 240 zbrojnych oddziałów o charakterze politycznym lub rabunkowym, liczących w sumie około 33 000 ludzi, z czego ponad 8 000 przypadało na nacjonalistyczne bandy UPA. Znane są liczne przykłady ofiarności funkcjonariuszy, odnotowane w chlubnych kartach historii utrwalania władzy ludowej.

Z czasem na tle postępującej z roku na rok stabilizacji naszego życia zaczęły się kształtować nowe zadania, do których spełniania milicjanci przygotowywani byli zarówno przez aparat polityczno-wychowawczy jak też wydziały służby zewnętrznej. Zaczęto systematycznie przekształcać żołnierza - milicjanta, w milicjanta — stróża bezpieczeństwa i porządku publicznego, którego celem jest ochrona dobra obywateli i całego społeczeństwa. Oprócz pogłębienia fachowości służby podjęto również z powodzeniem poważny wysiłek dokształcenia ogólnego, przede wszystkim milicjantów i oficerów wykonujących funkcje służby zewnętrznej.

W wydziałach służby zewnętrznej rozwijać zaczynają swoją działalność poszczególne sekcje: I — ochrony ogólnej, porządku publicznego, organizacji służby, opieki obywatelskiej i walki z włóczęgostwem; II — wyszkolenia wojskowego; III — zezwoleń milicyjnych; IV — nadzoru administracyjnego; V — ochrony obiektów; VI — Milicji Kolejowej i Wodnej; VII — regulacji ruchu ulicznego i komunikacji.

Najkorzystniejsze zmiany w zakresie wzbogacania form i zasad działania służby zewnętrznej nastąpiły na terenie miast. W decydujący sposób wpłynęło na to — począwszy od 1955 r. — unowocześnienie wyposażenia, a przede wszystkim organizacja łączności radiowej i motoryzacja sił. Obecnie służba zewnętrzna na terenie miast posiada ponad 700 radiostacji, prawie 10-krotnie więcej samochodów, wielokrotnie większą liczbę motocykli. Znacznie usprawniona została też przewodowa łączność milicyjna. Większe jednostki MO otrzymały urządzenia selektorowe i węzły łączności. Rozbudowano sieć ulicznych kaset telefonicznych i oznakowanych posterunków. W celu zapewnienia szybkiego i sprawnego dysponowania tymi siłami i środkami, wyposażono stanowiska oficerów dyżurnych w miastach w specjalne urządzenia dyspozytorskie. Głównym elementem, na którym opiera się szybka interwencja MO, są obecnie zmotoryzowane patrole pogotowia milicyjnego.

Wyeksponowanie w pracy służby zewnętrznej działania profilaktyczno-wychowawczego korzystnie wpłynęło na sposób reagowania funkcjonariuszy MO wobec wykroczeń popełnianych przez obywateli. Coraz mniej notuje się nieporozumień z obywatelami. W coraz większym stopniu charakteryzuje funkcjonariuszy MO postępowanie zgodne z prawem, wychowawcze, przyjazne i kulturalne, sumienne egzekwowanie poszanowania obowiązujących przepisów, co daje pozytywne skutki polityczno-społeczne.

Mamy za sobą ogrom roboty, ale też przed sobą nie mniejsze zadania. Podniesienie znaczenia i zwiększenie udziału pracy profilaktycznej w działalności milicyjnej wymaga równoległego podejmowania różnorodnych przedsięwzięć, których celem jest systematyczny spadek przestępstw i wykroczeń. Dlatego też w pracy służby zewnętrznej koncentrować się będziemy na dwóch głównych kierunkach działania:

- na rozwijaniu wielokierunkowej działalności profilaktycznej w celu jeszcze skuteczniejszej ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego,
- na podnoszeniu gotowości bojowej oraz doskonaleniu działań MO w czasie specjalnych operacji milicyjnych, związanych z ochroną bezpieczeństwa i porządku oraz ściganiem szczególnie niebezpiecznych sprawców przestępstw.

W najbliższym okresie jednym z najważniejszych zadań na terenie miast będzie skrystalizowanie w praktyce oraz ugruntowanie zespołowego działania wszystkich służb milicyjnych w rejonie dzielnicowego.

— Panie pułkowniku, w swoim czasie głośnym echem odbił się w prasie eksperyment wrocławskich milicjantów, którzy w miejscowym aeroklubie przeszli szkolenie spadochronowe i są przygotowani do akcji z powietrza. Jako lotnicze pismo jesteśmy zainteresowani pracami Komendy Głównej MO w tym kierunku.

— Eksperyment wrocławski jest jednym z wielu, które prowadzimy, aby znaleźć najszybsze środki przybycia milicji na miejsce akcji. Wrocławska próba zdała egzamin pomyślnie. Doszliśmy do wniosku, aby w naszych Zmotoryzowanych Obwodach Milicyjnych przygotować pododdziały w sile drużyny czy plutonu do możliwości przerzucenia ich wraz z psami służbowymi i niezbędnym wyposażeniem technicznym przy pomocy samolotów (desant) czy śmigłowców. W praktyce większą przyszłość widzimy w zastosowaniu śmigłowców, chociażby ze względu na możliwość ukrycia akcji — desant jest bardzo widoczny. Oddział wyszkolenia przygotowuje szczegółowe wskazówki co do sposobu i zakresu tematyki jaką powinny być objęte wspomniane grupy rekrutujące się ze zmotoryzowanych odwodów.

Mówiąc o zastosowaniu lotnictwa w pracy milicji, myślimy bardziej o akcjach porządkowych i pomocy w razie klęsk żywiołowych niż o ściganiu przestępców. Wprawdzie używaliśmy śmigłowce do lotów patrolowych przy pościgu mordercy funkcjonariuszy z Tarnowa, ale są to akcje sporadyczne. Przede wszystkim idzie nam o zabezpieczenie operatywne z powietrza, śladem innych państw europejskich, wielkich imprez i uroczystości. Klasycznym przykładem było sprawne kierowanie ruchem w uroczystościach grunwaldzkich, w których brało udział około 400 000 pojazdów. Zapewnienie przepustowości na drogach, szybka lokalizacja na parkingach takiej liczby pojazdów — wymagało najwyższej operatywności. Inny przykład. W czasie powodzi w dolinie żywieckiej w 1959 r. do odciętej ludności pierwsze z pomocą (także w postaci zabezpieczenia mienia) przystąpiły milicyjne patrole zmotoryzowane dostarczone przez śmigłowce.

Tytułem eksperymentu próbowaliśmy zastosować śmigłowiec do kontroli plaż i wód przybrzeżnych w rejonie Gdańsk-Sopot. I tu wyniki były pozytywne. Zarówno w zakresie nadzoru nad przestrzeganiem przepisów, prawidłowego korzystania ze sprzętu żeglarskiego itp. jak też akcji ratunkowych.

Obecnie przy tego typu zadaniach korzystaliśmy zawsze ze śmigłowców jednostek lotniczych, które — pragnę podkreślić — nigdy nie odmówiły nam swej pomocy. Rozważamy jednak sprawę ewentualnego zakupu własnego sprzętu. Jest to wszakże inwestycja, biorąc pod uwagę i eksploatację, bardzo kosztowna.

Chciałem jeszcze dodać, że wielu naszych funkcjonariuszy jest aktualnie członkami aeroklubów regionalnych, w których latają bądź skaczą. Zresztą sport spadochronowy ma wielu sympatyków i w samej Komendzie Głównej MO. Pułkownicy Miętki i Skuteli to przecież znani spadochroniarze z lat wojny. Mamy więc w tej dziedzinie piękne tradycje.

Rozmawiał:
JERZY POMIANOWSKI

XV MIĘDZYNARODOWY KONGRES ASTRONAUTYCZNY

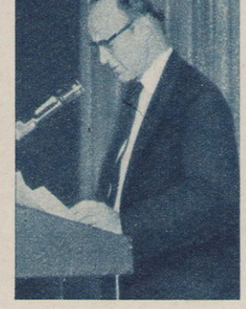
WARSZAWA • 7 - 12. IX. 1964

Miejsce obrad XV Kongresu IAF — Pałac Kultury i Nauki w Warszawie.

W dniu 12 września 1964 r zakończył w Warszawie swoje obrady XV Kongres Międzynarodowej Federacji Astronautycznej (IAF). Nowym prezydentem IAF został wybrany jednogłośnie wybitny uczony amerykański prof. dr W. H. Pickering. Wiceprezydentami zostali prof. dr L. Siedow (ZSRR), prof. dr M. Łunc (Polska) prof. dr R. Pesek (CSRS) i prof. dr M. Nicolet (Belgia). Prezesem Międzynarodowego Instytutu Prawa Kosmicznego został ponownie wybrany prof. dr E. Pepin (Francja), a sekretarzem — prof. dr H. Taubenfeld (USA). Do dyrekcji Instytutu wszedł z ramienia Polski dr J. Sztucki, zaś do władz naczelnych powołano przedstawicieli: Anglii, Austrii, CSRS, Jugosławii, USA, Węgier i ZSRR.

Ustalono również, że następny XVI Kongres IAF odbędzie się w 1965 r w stolicy Grecji — Atenach. Do komitetu programowego tego kongresu wszedł prof. dr W. Fiszdon (Polska).

Poniżej zamieszczamy streszczenie głównej tematyki obrad warszawskiego Kongresu IAF, przygotowane w oparciu o treść około 170 zgłoszonych referatów, wypowiedzi w dyskusjach oraz rozmowy uczestników tego wielkiego spotkania blisko siedmiuset uczonych i entuzjastów astronautyki z 26 krajów świata. Do szczegółowego omówienia najciekawszego dorobku technicznego i naukowego warszawskiego Kongresu będziemy jeszcze nie raz powracali na łamach naszego pisma.



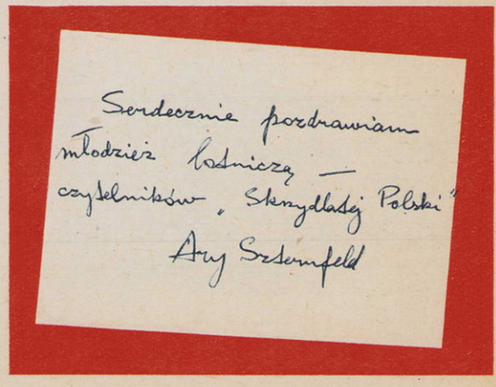
NOWE WŁADZE IAF

Na zdjęciach: W środku — prezydent prof. dr William Pickering (USA), z lewej — wiceprezydent prof. dr Leonid Siedow (ZSRR), z prawej wiceprezydent prof. dr Michał Łunc (Polska). Dalszymi wiceprezydentami IAF zostali — prof. dr R. Pesek (CSRS) i prof. dr M. Nicolet (Belgia).

CEL: KSIĘŻYC

Prof. dr **W. Pickering** i dr **H. M. Schurmayer** (USA): „Ranger-7" wykonał 4 316 zdjęć powierzchni Księżyca przekazanych telewizyjnie na Ziemię. Łączność radiową i TV z sondą utrzymywały stacje Goldstone na pustyni Mojave w USA oraz stacje w Australii i Płd. Afryce. Kamery TV o 1 150 liniach obrazu. Dokładność przekazanych zdjęć przewyższa 1 000 razy fotografie Księżyca wykonane z Ziemi. Odchylenie lądowania na Księżycu od miejsca zaplanowanego — ok. 10 km, moment upadku nastąpił 19 sek później niż przewidywano. Lot sondy pozwolił także na znaczne uściślenie stałej grawitacyjnej Księżyca dzięki dokładnemu określeniu przyspieszenia w czasie zbliżania się do Srebrnego Globu. Przekazane zdjęcia świadczą o tym, że powierzchnia Księżyca jest twarda, a nie pokryta warstwą pyłu (jak dotąd sądzono) oraz o występowaniu pewnych procesów erozyjnych, na co wskazują zaokrąglone krawędzie wielu małych kraterów. 199 oprawionych zdjęć Księżyca — atlas jego powierzchni — rozesłano do największych obserwatoriów astronomicznych świata. Seria eksperymentów z 2 dalszymi sondami „Ranger" będzie kontynuowana w pierwszej połowie 1965 r. Zostaną one wysłane kolejno ku innym miejscom powierzchni Księżyca. Jeden z nich ma dostarczyć wyraźne obrazy z rejonu kraterów, które pozwolą na wyjaśnienie ich pochodzenia (wulkanicznego czy meteorytowego). Projektuje się też wypuszczenie serii księżycowych stacji — automatów „Surveyor", które dokonają badań fizycznych i chemicznych rejonu swego lądowania (nastąpi to mniej więcej za 2 lata) oraz pojazdu „Orbiter", który wejdzie na orbitę okołoksiężycową i będzie przekazywał obrazy TV. Te trzy programy stanowią zaawansowany etap przygotowań USA do lotu człowieka na Księżyc. Obecnie kończymy też opracowywanie drugiego filmu, ze zdjęć dostarczonych przez „Rangera-7". Będą to obrazy ukośne, co być może da jeszcze donioślejsze informacje naukowe od znanych już zdjęć pionowych. Prof. dr **L. Siedow** (ZSRR): Nasze pokolenie będzie świadkiem lądowania człowieka na Księżycu. Obecnie w centrum naszej uwagi znajdują się zagadnienia oblotu Księżyca, a następnie powrotu na Ziemię, a także problem umieszczenia automatycznych stacji pomiarowych na Księżycu i innych planetach. W przyszłości należy oczekiwać lotów człowieka w pozaziemską przestrzeń kosmiczną. Ale tutaj jednym z głównych jest problem powrotu statków na Ziemię. Występują przy tym wielkie przeciążenia oraz temperatury. Należy podkreślić, że jest to zagadnienie bardziej skomplikowane aniżeli sprowadzanie statków z orbit okołoziemskich i odnosi się zarówno do automatów jak i statków załogowych. Teoretycznie problemy te są już rozwiązane, ale pozostaje jeszcze ich praktyczna realizacja. Terminy realizacji tych prac będą zależały przede wszystkim od wyników badań wstępnych. Jako pierwszy zostanie sprowadzony na Ziemię aparat bezzałogowy. Być może nie będą do tego potrzebne próby ze zwierzętami. Prof. **O. Gazenko** (ZSRR): Jest więcej niż pewne, że zanim na Księżyc wyruszy człowiek, odbędą tam podróż zwierzęta, a m. in. psy. Podobnie będzie się miała rzecz z Marsem, Wenus itd. Wyprawy zwierząt będą stanowiły niezbędną próbę biologiczną i dopiero po tym medycyna wyda wizę człowiekowi do lotu na Księżyc. Sądzę również, że kapitanami pierwszych statków z załogą, które wyruszą ku Księżycowi będą naukowcy. Bo tylko oni mogą nam dostarczyć wszechstronnych danych z lotu na Księżyc. Dlatego też tak ważnym zadaniem jest opracowanie jak najlepszych metod treningu przyszłych załóg do takiego lotu. Zajmuje się tym właśnie bioastronautyka. Prof. **F. Malina** (USA): Ponieważ w ciągu najbliższych 10—20 lat będziemy musieli korzystać wyłącznie z rakiet, na Księżyc nie będą mogli polecieć ludzie dojrzali, czy starsi wiekiem, a spośród takich najczęściej wywodzą się naukowcy. Nie zniosą oni po prostu trudów lotu księżycowego (np. przeciążeń). Wyślemy zatem ludzi młodych, odpornych kierowanych przez naukowców z Ziemi. Konieczne też będzie przygotowanie na Ziemi całkowitego wyposażenia laboratorium księżycowego. Będą to przyrządy — automaty obsługiwane przez selenonautów, teleskopy, aparatura radiowa i TV. Uważam, że automaty nie zastąpią ludzi. Laboratorium księżycowe musi mieć obsadę ludzką. Przede wszystkim dlatego, że ekspedycja badaczy będzie mogła realizować znacznie szerszy program naukowy i czuwać nad sprawnym działaniem automatów. Przemawia za tym jeszcze jeden powód: koszty. Jeśli aparatura automatyczna nie spełni postawionych przed nią zadań, trzeba ją będzie przesłać do poprawek na Ziemię. Do tego niezbędni są ludzie na Srebrnym Globie. Inaczej aparatura zginie bezpowrotnie. Koszty, to nie jest sprawa błaha. Wg oceny NASA koszt wysłania 450 g aparatury na Księżyc wynosi ok. 5 000 dolarów, a każda godzina pracy człowieka na tej planecie będzie kosztowała ok. 80 000 dolarów. **J. Petrone** (USA): Zadaniem NASA jest wysłanie na Księżyc Amerykanina jeszcze w tym dziesięcioleciu. Dr **M. Summerfield** (USA): Ustalenie „księżycowego rozkładu jazdy" jest niemożliwe. Można tylko planować lot na Księżyc. Plany takie mamy i sądzę, że są realne. Czy są one realne w ramach obecnego budżetu przeznaczonego w USA na badania kosmiczne? Odmawiam komentarza. **Prof. O. Gazenko** (ZSRR): Myślę, że najbliższe dziesięciolecie przyniesie lot człowieka na Księżyc. Prof. **E. Konecci** (USA): Aktualne plany NASA przewidują lot człowieka na Księżyc w 1970 r. Życie pokaże o ile realny jest ten termin. Dr **E. Panczenkowa** (ZSRR): Co prawda moją specjalnością nie są proroctwa ale sądzę, że datą lotu człowieka na Księżyc będzie początek lat siedemdziesiątych. Prof. **C. S. Draper** (USA). Pewne poszczególne zadania (np. wstępne badanie powierzchni Księżyca) możemy powierzyć automatom. Jednakże bez twórczego i bezpośredniego udziału człowieka — nie wykorzystamy, ani nawet nie poznamy w pełni możliwości Kosmosu. Prof. **S. Gorgolewski** (Polska): Wykorzystanie Księżyca ma wielkie znaczenie dla badań słabych sygnałów radiowych z Kosmosu (radioastronomii), ze względu na brak zakłóceń powodowanych przez atmosferę i inne zakłócenia ziemskie. Prof. dr **W. Pickering** (USA): Niewidoczna z Ziemi strona Księżyca jest istotnie pięknym miejscem w naszym systemie słonecznym do badania promieniowania kosmicznego i słonecznego. Dr **W. Henderson** (USA): Projekt „Alss" przewiduje 2-tygodniowy pobyt 2 ludzi na Księżycu wraz z 270 kg sprzętu którzy przebyliby w tym czasie specjalnym pojazdem ok. 320 km. Bez tego pojazdu astronauci mogliby się oddalać tylko kilkaset m od ich rakiety dowozowej. Inny projekt obejmuje pobyt na Księżycu 3 ludzi w ciągu 90 dni. Najbardziej ambitnym, ale i odległym, jest projekt „Lesa-IV" przewidujący ponad 2-letni pobyt na Księżyciu 18 osób z wyposażeniem naukowo-transportowym 6 200 kg. Pojazdy tej wyprawy mają łącznie przebyć 12 000 km po powierzchni Księżyca. Wg dotychczasowych przypuszczeń tylko ok. 10 proc załogi stanowiliby naukowcy reszta — to personel pomocniczy. Okres pobytu na Księżycu każdego z badaczy nie przekra-

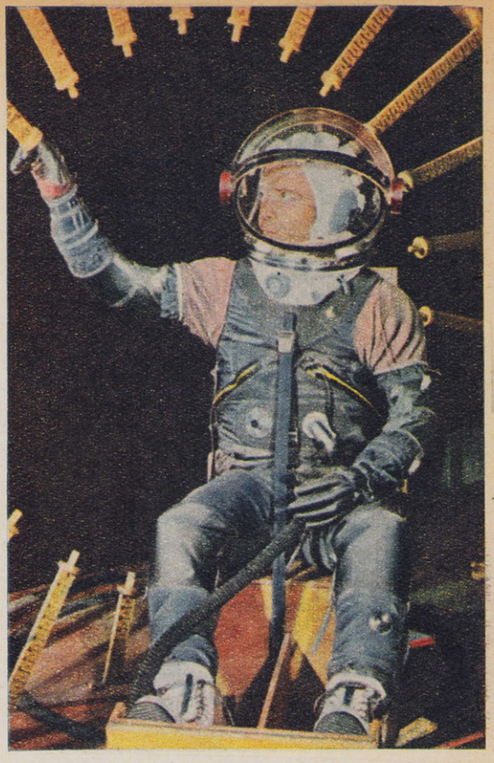
Pozdrowienia dla naszych Czytelników od uczestnika XV Kongresu IAF, znanego uczonego radzieckiego polskiego pochodzenia prof. A. Szternfelda, specjalisty w dziedzinie obliczania orbit i tras międzyplanetarnych, laureata Międzynarodowych Nagród Astronautycznych w 1934 i 1964 r.



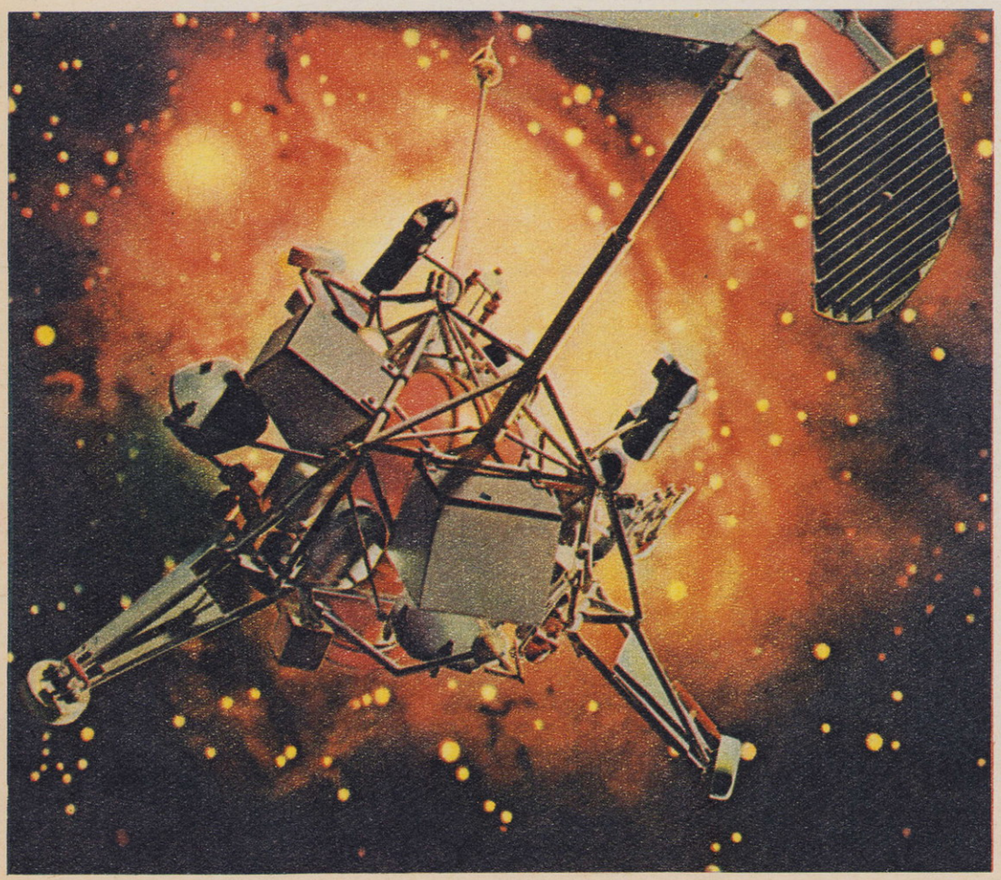
czałby pół roku. Baza naukowa USA na Księżycu ma zacząć pracę około 1980 r. Sądzi się, że wielką część czasu ekipy księżycowej pochłoną zajęcia niezbędne dla utrzymywania się przy życiu (przygotowanie posiłków, naprawy uszkodzeń, wypoczynek itp). Prof. **N. Bonew** (Bułgaria): Mam nadzieję, że amerykańskie laboratorium księżycowe będzie istotnie służyło selenologii. Dr **I. Florow** (ZSRR): W warunkach księżycowych wysoce przydatne będą budowle pneumatyczne, uzupełnione miejscowymi materiałami budowlanymi.

BIOASTRONAUTYKA

Dr **A. Genin** (ZSRR): Potrzeby kaloryczne człowieka w locie kosmicznym 2 000 — 2 400 kcal dziennie. Łączna masa potrzebnego pożywienia przyswajalnego — 540 g, a jego spalenie wymaga 909 g tlenu. Prof **A. Lebiedinski, S. Lewinski** i **J. Niefierow** (ZSRR): Badaliśmy ludzi przebywających w kabinach hermetycznych od 10 do 120 dni, poddawanych określonym dawkom hałasu, promieniowania i zmian temperatury, ale bez stanu nieważkości. Niektórzy po opuszczeniu kabiny wykazywali ogólne wyczerpanie. Na ogół, w pierwszych 10—15 dniach pozorowanego lotu występują zmiany w pracy serca, sen jest niespokojny, częste pomyłki w pracy itp. Później większość tych objawów zanika, ale badani łatwiej się męczą niż normalnie. Po opuszczeniu kabiny znów występowały objawy (zły sen, mała sprawność fizyczna, zakłócenia w pracy serca). Po „locie" 60-dniowym objawy te trwały aż 2 miesiące. Stwierdzono (w „locie" 120-dniowym), że zwiększenie przed zakończeniem badania dawki witamin i dokładniejsze regenerowanie powietrza pozwala złagodzić późniejsze ujemne objawy. Prof. **O. Gazenko i P. Isakow** (ZSRR): Statki wyruszające w dłuższą podróż kosmiczną najprawdopodobniej trzeba będzie wyposażać w system do wytwarzania sztucznego ciążenia. Stosowanie pewnych środków farmaceutycznych łagodzi działanie przeciążeń i pozwala np. znosić 20—27 g przez okres 8—50 sek. Dr **Pelgrim** (USA): badaliśmy 5 ludzi w symulatorze kabiny kosmicznej przez 30 dni. Tlen był wytwarzany chemicznie. Największy wpływ ma odosobnienie. Niektórzy z badanych wykazywali wstępne stany rozstroju nerwowego. **C. R. Adams** (USA): Ubiór kompensacyjny i mała kabina hermetyczna umożliwią załodze statku kosmicznego drobne naprawy zewnętrzne w przestrzeni. Prof. **A. Kuzniecow** (ZSRR): Stwierdziliśmy możliwości bezpiecznego oddychania człowieka w sztucznej atmosferze tlenowo-helowej (zamiast w normalnym powietrzu) przynajmniej przez okres 25 dni. Jedyną niedogodnością jest to, że głos ludzki brzmi tutaj mniej wyraźnie i wyżej (o około 0,7 oktawy) niż normalnie. Atmosfera tlenowo-helowa jest z wielu względów wygodniejsza dla statków kosmicznych. **S. Barański, P. Czerski i M. Jurczak** (Polska): Badaliśmy zagadnienia związane z przechodzeniem pokarmu przez poszczególne odcinki jelita w warunkach względnej nieważkości oraz szybkości wchłaniania tego pokarmu przez jelita. Badania prowadzono na szczurach przy użyciu atomów znaczonych. Dr **W. M. Helvey** (USA): Dopiero dłuższe loty kosmiczne ludzi lub zwierząt dadzą odpowiedź na pytanie, jakie zmiany wywołuje nieważkość w organizmie żywym. Loty takie wyjaśnią, czy pewne ujemne objawy (osłabienie mięśnia sercowego i inne) wykryte u kosmonautów radzieckich, którzy najdłużej przebywali poza Ziemią, będą się potęgowały wraz z czasem trwania wyprawy. Najbliższe zadanie biologii kosmicznej USA, to wysłanie serii tzw. biosatelitów, w których długotrwałemu działaniu stanu nieważkości zostaną poddane niższe organizmy. Wpływ przeciążeń na organizm żywy można osłabić stosując dwa samonadmuchujące się worki powietrzne z plastyku otaczające skafander astronauty, z przodu i z tyłu. Podczas badań naziemnych tak zabezpieczeni ludzie (ochotnicy) znosili krótkotrwałe przeciążenia do 440 g. Badania z niezabezpieczonymi ludźmi i niedźwiedziami na saniach rakietowych wykazały, że w czasie przyspieszeń rzędu 7 g i więcej występują skurcze żołądka, zanik ruchu jelit. Sekcje niedźwiedzi stwierdziły krwawe wylewy w śledzionie i innych narządach. Dr **V. Vrabiescy, M. Kostiniu** i **G. Enachesco** (Rumunia): Utrzymywaliśmy 122 szczury w stanie przeciążenia 2 — 5 g przez okres do 22 miesięcy. Długotrwałe działanie przeciążeń przyspiesza starzenie się organizmu. Stwierdzono m. in. zaburzenia starcze w tkance kostnej zwierząt oraz wiele wypadków przedwczesnej śmierci. Prof. **W. Parin** (ZSRR): Znaczne dawki promieniowania gamma po przeciążeniach i wibracjach powodują zmiany funkcji i reakcji organizmu oraz zmiany komórkowe. Prof. **A. Lebiedinski** (ZSRR): Zaobserwowane przez Francuzów zasypianie kotów w rakiecie podczas stanów nieważkości może być wywołane reakcją hamowania w mózgu tych zwierząt po emocjach i wysiłkach startu rakiety. Dr **J. Stapp** (USA): Należałem w 1947 r do grupy pierwszych „pasażerów" sań rakietowych do badań nad przeciążeniami. Były to urządzenia, które po rozwinięciu prędkości kilkuset km/h nagle hamowano, uzyskując przeciążenia do kilkunastu g. W czasie hamowania doznawałem uczucia, że świat kurczy się do małego punktu świetlnego leżącego na wprost moich oczu. Potem odczuwałem ucisk na klatce piersiowej i traciłem przytomność. Dziś wiemy, że człowiek może przeżyć nawet przeciążenie 25 g, jeśli będzie ono trwało bardzo krótko, a astronauta przyjmie pozycję półleżącą — plecami do kierunku lotu. Bardzo skutecznym środkiem ochrony są też wg naszych doświadczeń nadmuchiwane powietrzem worki plastykowe, o których mówił także dr Helvey. Dr **A. Genin** i **P. Szepietow** (ZSRR): Najekonomiczniejszym i w chwili obecnej najpewniejszym sposobem „produkcji" tlenu jest biochemiczna reakcja dwutlenku węgla za pośrednictwem glonów.



Badania makietowe statku kosmicznego.



Laboratorium automatyczne na kosmicznej trasie.

SATELITY METEOROLOGICZNE

Dr **H. Butler** (USA): Od kwietnia 1960 r (moment wypuszczenia pierwszego „Tirosa") wyrzuciliśmy w Kosmos 9 satelitów meteorologicznych. Obecnie koncentrujemy się na programach „Tiros" i „Nimbus" (pierwszy z tej serii wystartował 28. VIII. br.). „Nimbus" zapewnia 100% widoczność powierzchni Ziemi („Tiros" — tylko 25%) i przekazał już szereg dokładnych zdjęć obłoków itp. M. in. zdjęcia tajfunu „Cleo" wykonane nocą na podczerwieni. Tajfun ten w ubiegłych miesiącach spustoszył płd. stany USA, ale został wcześniej wykryty przez „Nimbusa" i zapobiegł większym stratom. Prognozy pogody opracowywane przy użyciu satelitów sprawdzają się na razie w 80%. Wynika to z ich obecnej niedokładności technicznej. Prof. **K. Kondratiew** (ZSRR): Współpraca radziecko-amerykańska w dziedzinie meteorologii satelitarnej rozwija się. Wstępne rezultaty tej współpracy to na razie częste i systematyczne kontakty naukowe. W przyszłości, prawdopodobnie w roku przyszłym, należy oczekiwać wymiany konkretnych materiałów z obserwacji poczynionych w obu krajach. **A. Crane** (USA): Przewiduję możliwość wykorzystania systemu satelitów oceanograficznych do celów pomiaru prądów morskich, temperatury powierzchni oceanu i rozmieszczenia pokrywy lodowej, a także przekazywania danych zebranych przez statki i boje badawcze. Prof. dr **W. Pickering** (USA): Prowadzimy obecnie szczegółowe rozmowy z uczonymi radzieckimi w sprawie współpracy w dziedzinie meteorologii satelitarnej. Współpraca ta rokuje poważne nadzieje rozwoju. **W. F. Hilton** (Anglia): Konieczna jest międzynarodowa współpraca przy projektowaniu, finansowaniu i wykorzystywaniu satelitarnych systemów meteorologicznych. Prof.

DOKOŃCZENIE NA STR. 6.

DOKOŃCZENIE ZE STR 5

M. Małkiewicz (ZSRR): O stanie pogody można też (obok metody przekazywania przez satelity obrazów chmur) sądzić na podstawie promieniowania kosmicznego. Mierząc to promieniowanie udaje się określić takie czynniki, jak: temperatura, ciśnienie atmosferyczne, wilgotność powietrza itp. Prof. **K. Kondratiew** i **M. Fiodorowa** (ZSRR): Możliwość obliczenia bilansu energetycznego sztucznych satelitów, zbadanie ile ciepła sputnik otrzymuje od Ziemi, a ile od Słońca — pozwala przepowiedzieć temperaturę jego wnętrza, a nawet ocenić wyniki przekazywanych pomiarów. Dr **F. Singer** (USA): Przypuszczam, że za 4, najwyżej 5 lat, sztuczne satelity staną się głównym narzędziem w przepowiadaniu pogody. Już dzisiaj głównym problemem nie jest samo wysyłanie satelitów meteorologicznych, ale praktyczne i szybkie wykorzystanie informacji przez nie przekazywanych. Sądzę, że już niedługo będziemy mogli bez obaw o pogodę wyjeżdżać na urlop, a co najważniejsze — na czas ostrzegać ludzi przed grożącymi im klęskami żywiołowymi.

SATELITY TELEKOMUNIKACYJNE

Dr **L. Jaffe** (USA): Pierwszego eksperymentu z satelitą biernym „Echo-I" dokonaliśmy 5 lat temu. Od tego czasu udało się nam zrealizować próby z satelitami „Relay", „Telstar", „Syncom" i „Echo-II", które pozwoliły znacznie udoskonalić technikę przekazywania wiadomości między kontynentami. Najcenniejszym dotąd jest „Syncom-II". Przepracował on łącznie ponad 3 900 h, przekazując rozmowy telefoniczne, obrazy TV, fotografie i teksty dalekopisowe. Stacje naziemne do odbioru i przekazywania informacji z satelitów telekomunikacyjnych istnieją już w USA, Anglii, Francji, Hiszpanii, Italii, NRF, Japonii i Brazylii. Sądzę, że w roku przyszłym powstanie już światowy system przesyłania wiadomości, pracujący dla celów handlowych. Dr **C. M. Kelly** (USA): Istnieje możliwość utworzenia systemu satelitów biernych (typu „Echo" I i II) obejmującego cały świat. System ten stanowiący obecnie przedmiot intensywnych badań opierałby się na serii satelitów o średnicach od 15 do prawie 400 m, które zapewniłyby możliwość przesłania do każdego punktu kuli ziemskiej audycji radiowych i TV oraz dostarczyłyby dziesiątków tysięcy kanałów do międzykontynentalnych rozmów telefonicznych. Dr **R. P. Haviland** (Anglia): Nie ma obecnie przeszkód technicznych, aby powstał międzynarodowy system łączności satelitarnej o zasięgu światowym. Satelity stacjonarne mogą np. zapewnić telewizję dla całego kontynentu afrykańskiego, czy Indii, po kosztach niższych od dotychczasowych metod rozbudowy sieci TV. Jednak postęp w tej dziedzinie jest wolniejszy, niż oczekiwano.

PRAWO KOSMICZNE

Prof. dr **C. Berezowski** (Polska): Od chwili pierwszego lotu kosmicznego zaistniała konieczność zajęcia się problemami norm prawnych dotyczących przestrzeni pozaatmosferycznej. Sięgano bardzo często do analogii z prawa lotniczego i morskiego. Dziś już te normy nie wystarczają. Przestrzeni pozaatmosferycznej nie można określić jako „rzecz niczyją", lecz należy ją określać jako „własność ogólnoludzką". W odniesieniu do przestrzeni kosmicznej dadzą się zastosować — drogą analogii — zasady prawa międzynarodowego, jak np. zasady suwerennej równości i sprawiedliwości państw. Dr **I Czeprow** (ZSRR): Dla dobra współpracy międzynarodowej użytkowanie satelitów telekomunikacyjnych powinno się znajdować wyłącznie w rękach państw, a nie instytucji prywatnych. Dopuszczenie do tego różnego rodzaju towarzystw akcyjnych działających na zasadach komercyjnych nie gwarantuje, że satelity będą wykorzystywane zgodnie z duchem i normami pokojowej współpracy międzynarodowej. (Wystąpienie to wywołało ożywioną dyskusję, w której wielu prawników krajów zachodnich, m. in. USA wyraziło odmienne poglądy w tej sprawie. Wśród prawników USA znajdowali się także udziałowcy prywatnego koncernu łączności satelitarnej „Comsat"). **J. Verplaetze** (Belgia): Wątpię, czy w przypadku kiedy satelity komunikacyjne należące do instytucji prywatnych spowodują ewentualne szkody, instytucje te w ogóle będą mogły ponosić odpowiedzialność materialną za to co się zdarzy. Prof. **H. Taubenfeld** (USA): Za podstawowy problem do przedyskutowania przez specjalistów prawa międzynarodowego uważam zagadnienie pokojowego wykorzystania przestrzeni kosmicznej. Obecnie istnieje już w zasadzie powszechna zbieżność poglądów w sprawach zasadniczych prawa kosmicznego, jeśli występują jakieś różnice, to dotyczą one tylko niektórych aspektów rozwiązywania podstawowych problemów. Prof. **G. Osnitska** (ZSRR): Międzynarodowa współpraca w zakresie pokojowego wykorzystania Kosmosu powinna obowiązywać wszędzie: na lądzie, morzu, w powietrzu i w Kosmosie. Ważne jest, aby prawo kosmiczne obejmowało także i zakaz używania satelitów do propagandy wojennej, rasistowskiej itp. Zachodzi również konieczność uwzględnienia w przyszłym prawie kosmicznym zasad przestrzegania określonych częstotliwości radiowych, aby umożliwić różnym krajom korzystanie z satelitów telekomunikacyjnych. Prof. **M. Smirnow** (Jugosławia): Trudno dziś orzec, gdzie kończy się przestrzeń powietrzna (a wraz z nią prawo suwerenności powietrznej), a zaczyna — Kosmos. Opinie są b. różne. Jedni są zdania, że granice kosmiczne zaczynają się już od 40 km, inni — od 83 km, jeszcze inni — od 100 km lub 160 km, albo dopiero powyżej 270 km. Sprawa ta wymaga rychłego rozwiązania. Jest to obecnie problem nr 1 prawa kosmicznego. Prof. **M. Lachs** (Polska): Każde, choćby najmniejsze osiągnięcie w dziedzinie rozbrojenia będzie miało poważne znaczenie dla pokojowego wykorzystania przestrzeni pozaatmosferycznej. I odwrotnie — każdy owocny krok we współpracy kosmicznej będzie pozytywnie oddziaływał na nasze stosunki ziemskie. Prof. dr **E. Pépin** (Francja): Badania kosmiczne powinien cechować charakter pokojowy i równość wszystkich państw.

CEL: MARS

Prof. dr **W. Pickering** (USA): Zamierzamy jeszcze w br wypuścić pojazd, który przeleci obok Marsa, zmierzy po drodze promieniowanie obszarów międzyplanetarnych oraz przekaże na Ziemię 20 zdjęć powierzchni Marsa. Dr **A. Bruns** (ZSRR): Sądzę, że wykorzystując metodę obserwacji optycznej i fotografii sztucznych satelitów w Kosmosie opracowaną w ZSRR dla użytku sondy „Mars-1" będzie można w przyszłości również przeprowadzić korekcję lotu. Zastosowanie telewizji stanowi najtańszy i bardzo skuteczny środek obserwacji lotu sztucznych obiektów kosmicznych.

RÓŻNE PROBLEMY

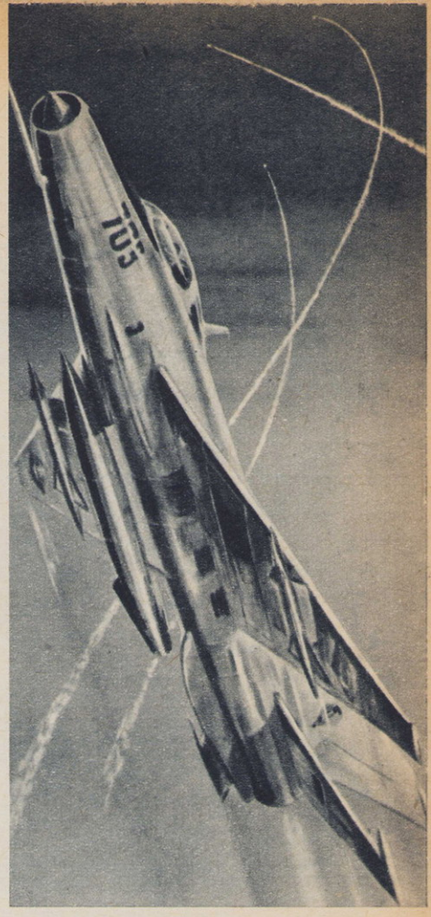
Prof. dr **L. Siedow** (ZSRR): Prace dotyczące praktycznej strony lotów kosmicznych w ZSRR prowadzi zespół złożony z przedstawicieli różnych narodów Kraju Rad. Nie ma jednak u nas uczonych-obcokrajowców i nie przyjmujemy pomocy zagranicznej. W przypadku dalszego polepszania się stosunków międzynarodowych, pomyślnych wyników badań oraz odpowiednich rozmów byłby możliwy wspólny lot księżycowy lub inny astronautów radzieckich i amerykańskich. Dr **W. M. Helvey** (USA): Jeśli państwa decydują się umieszczać ludzi w przestrzeni kosmicznej, to tym samym podejmują także odpowiedzialność za zapewnienie im bezpieczeństwa lotu. Konieczne jest więc międzynarodowe współdziałanie w badaniach i eksperymentach wiodących do bezpiecznych lotów. Prof. dr **M. Łunc** (Polska): Badania kosmiczne nie są prowadzone sobie, a muzom. Dają one już, a w dalszej perspektywie dadzą jeszcze większe korzyści wszystkim mieszkańcom Ziemi. Nie mówię tutaj tylko o ogólnoludzkich wartościach poznawania rzeczy dotąd nieznanych, ale o korzyściach całkiem praktycznych, jak choćby np. rozwój łączności radiowej i TV. Badanie Kosmosu przyczyni się do rozwoju nowych gałęzi nauki i techniki, przyspieszając ogólny postęp. Inż. **E. Rożkow** (ZSRR): Manewrujące aparaty kosmiczne (np. „Polot" I i II) stanowią wyższą fazę rozwojową pojazdów kosmicznych. Po pierwsze, jeden taki pojazd może badać różne obszary Kosmosu, po drugie — zdolność manewrowania jest niezbędna dla operacji zbliżenia kilku statków na orbicie (również w celach ratowniczych), po trzecie — w przyszłości kapitanowie takich pojazdów międzyplanetarnych będą mogli omijać strefy wzmożonego promieniowania. Zdolność manewrowania jest też niezbędna przy powrocie z Kosmosu na Ziemię. Wyznaczenie dokładnego miejsca lądowania jest b. trudne. Obecnie rejon lądowania określa się granicami elipsy. Im większa prędkość powrotu, tym większa elipsa. Przy powrocie statku z Księżyca z prędkością 11 km/sek tzw. wielkość elipsy lądowania jest określana na ok. 1 000 km. Tylko pomyślne rozwiązanie problemów manewrowania (kierowania) tymi statkami umożliwi dokładne ich lądowanie. Sądzę, że już niedługo powstaną specjalne lądowiska dla aparatów kosmicznych przy czym precyzja lądowania będzie taka, iż wystarczą tutaj duże place miejskie. **J. Gandilhon** (Belgia): Uważam za potrzebne tworzenie międzynarodowych ośrodków rakietowych, które umożliwiłyby włączenie się do badań przestrzeni kosmicznej krajom mniejszym niż ZSRR czy USA. Stworzenie takich ośrodków, być może pod patronatem ONZ, rozszerzyłoby zakres międzynarodowej współpracy naukowo-technicznej. **M. Y. Bernard** (Francja): Przy Narodowym Centrum Badań Kosmicznych we Francji powołano sekcję młodzieżową. Prowadzi się wykłady teoretyczne i zajęcia praktyczne w zakresie budowy rakiet doświadczalnych (z wyjątkiem produkcji silników). Sekcja skupia 10 inżynierów, 80 studentów i ponad 300 uczniów. Młodzież projektuje wyposażenie rakiet, przeprowadza montaż i uczestniczy przy startach. Dane rakiet: pułap max. — 5 km, udźwig użyteczny — 5 kG.

OPINIE O KONGRESIE WARSZAWSKIM

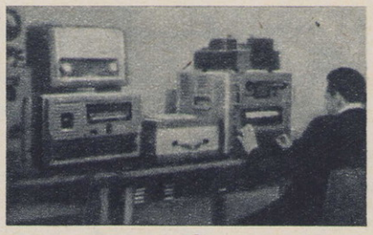
Prof. dr **L. Siedow** (przewodniczący delegacji radzieckiej): Uważam, że Kongres warszawski wyróżniał się bardzo wysokim poziomem naukowym. Cechowała go atmosfera rzeczowości i przyjaznej wymiany zdań. Do powodzenia Kongresu, do spełnienia zadań przyczynili się jego polscy organizatorzy. I w tym względzie zdanie moje nie jest odosobnione. Wkład uczonych polskich w rozwój mechaniki i wielu innych ważnych dziedzin związanych z nową techniką jest b. duży, a rezultaty badań mają wielkie znaczenie dla nauki w ogóle, w tym również kosmonautyki. Znane mi są m. in. prace prof. M. Łunca i prof. W. Fiszdona i muszę stwierdzić, że są to prace wysokiej klasy naukowej. Prof. dr **W. Pickering** (dyrektor Jet Propulsion Laboratory w Pasadenie, twórca programu „Ranger"): Uważam Kongres warszawski za najlepszy, najbardziej wartościowy ze wszystkich zorganizowanych dotychczas przez IAF. Podkreślam z zadowoleniem fakt, że film o locie „Rangera-7" został po raz pierwszy zademonstrowany właśnie w Polsce, w kraju Kopernika, który pierwszy dostrzegł istnienie ciemnych „mórz" księżycowych. W pobliżu jednego z największych kraterów księżycowych — krateru Kopernika — wylądował nasz „Ranger". Prof. dr **H. Taubenfeld** (sekretarz Międzynarodowego Instytutu Prawa Kosmicznego): Chciałbym podkreślić, że duży wkład pracy w dziedzinie prawa kosmicznego mają także Polacy. Wystarczy wymienić tu np. prof. M. Lachsa, laureata nagrody naukowej naszego Instytutu. Prof. **M. Summerfield** (przewodniczący komitetu programowego XV Kongresu): Kongres warszawski ma liczne osiągnięcia. Za największe — uważam możliwość spotkań uczonych z całego świata. Największy wkład wniosły: USA, ZSRR i Francja. Grupa uczonych polskich pracowała b. aktywnie przyczyniając się poważnie do wzbogacenia treści Kongresu. Kongres ten pokazał także, iż kraje małe mogą wnieść swój cenny wkład do dzieła badania Kosmosu. Prof. dr **E. A. Brun** (dotychczasowy prezydent IAF): Uczeni francuscy, jak i innych krajów świata żywią wiele przyjaźni dla Polski, kraju tak ciężko doświadczonego przez historię. W imieniu uczestników Kongresu dziękuję Polsce i Warszawie za niezwykle serdeczne i gościnne przyjęcie. Dr **F. Malina** (USA): W Kongresie warszawskim widzę 4 cechy szczególne. Po raz pierwszy grupa wybitnych uczonych zgodziła się wziąć udział w dyskusji na temat Międzynarodowego Laboratorium Księżycowego. Po raz pierwszy ustalono datę powstania tego laboratorium (lata 1975—1985). Po raz pierwszy stwierdzono autorytatywnie, że główna część urządzeń tego laboratorium pracować będzie na Ziemi w oparciu o dane przekazane z Księżyca. Po raz pierwszy wreszcie zaczęto się zastanawiać nad treścią programu badań na powierzchni Księżyca, które miałoby przeprowadzać to laboratorium. (W)

XX-LECIE NRD

U NASZYCH PRZYJACIÓŁ ZZA ODRY



Ex-mistrz Adolf Dauman wraz z nowymi, uśmiechniętymi zwycięzcami: Nolte, Iltzsche i Koenig (od lewej ku prawej).

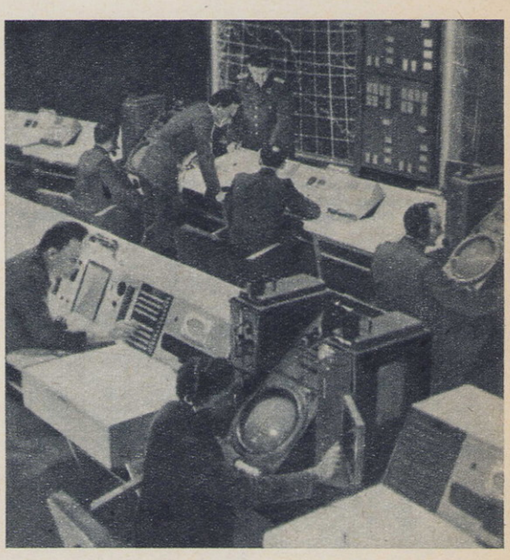


Wnętrze stacji do radiowych obserwacji sztucznych satelitów Niemieckiego Towarzystwa Astronautycznego działającej w Berlinie — Lichtenbergu. Stacja ta prowadzi systematyczne prace obserwacyjne.

★

Dużą popularnością cieszy się w Niemieckiej Republice Demokratycznej grafika i malarstwo o tematyce lotniczej. Z prawej — reprodukcja obrazu artysty-plastyka Hansa Raede, przedstawiająca nowoczesny samolot myśliwski sił powietrznych NRD.

Siły zbrojne NRD są wyposażone w nowoczesny sprzęt wszelkiego rodzaju. Na zdjęciu z prawej — fragment stanowiska dowodzenia w jednej z jednostek myśliwskich.



Zdjęcia: H. Ende i „Aero-Sport".

Z MISTRZOSTW SZYBOWCOWYCH NRD

INFORMACJA WŁASNA

W dniach 13—28 czerwca br. w Centralnej Szkole Szybowcowej Schönhagen pod Berlinem rozegrano tegoroczne III już mistrzostwa szybowcowe NRD. Udział w zawodach wzięło 19 pilotów startujących na 16 szybowcach „Libelle-Laminar", 3 „Favorit" i 2 „Fokach".

Przy korzystnych warunkach pogodowych rozegrano dziewięć konkurencji. Po przejściu frontu chłodnego możliwe było nawet wykonanie dwóch trójkątów 300 km, jednego docelu — powrotu 300 km i trójkąta 500 km. Warto podać, że trójkąt 500 km został wykonany po raz pierwszy w historii niemieckiego szybownictwa. W czasie wykonywania tej konkurencji aż trzech pilotów uzyskało cel po pokonaniu 534 km, podczas gdy trzej piloci musieli lądować prawie na granicy pięćsetki z powodu silnego wiatru przeciwnego.

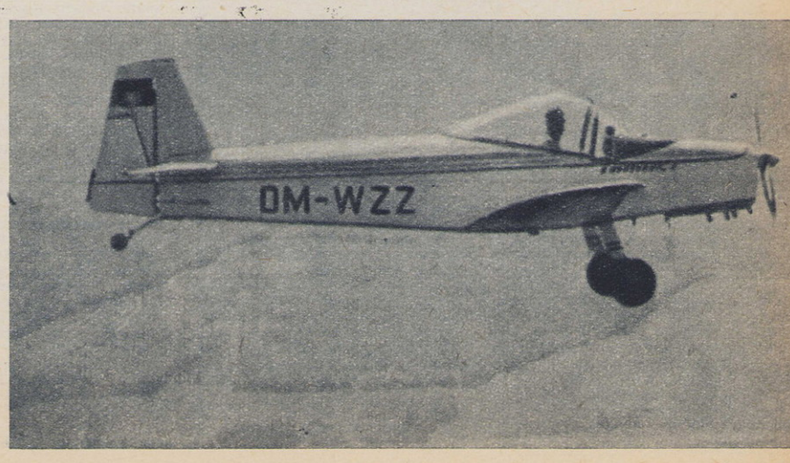
Tegoroczne mistrzostwa wykazały wzrost sprawności i wyszkolenia naszych szybowników. Charakterystycznym zjawiskiem było uzyskanie wspaniałych wyników przez pilotów dotąd nieznanych. Oto mistrz z 1960 roku Adolf Dauman zajął czwarte miejsce po wszystkich konkurencjach, gdyż młodzi go wyprzedzili.

A oto skrótowy przegląd wyników. W trzech konkurencjach: docel-powrót — 156 km, trójkąt 312 km i docel-powrót 342 km zwyciężył A. Dauman. W trójkącie 111,5 km najlepszy był Nolte — 3 719 pkt, w docelu-powrocie 202 km również zwyciężył Nolte — 4 508 pkt. W trójkącie 312 km najlepszy był Iltzsche — 5 364 pkt. W dwóch ostatnich konkurencjach: trójkąt 534 km i docel-powrót 202 km najlepsze wyniki uzyskał Nolte (6 290 i 6 610 pkt).

RUDOLF DAUM

SAMOLOT AMATORSKI FSS-100 „TOURIST"

Poniżej zamieszczone zdjęcie przedstawia dwumiejscowy samolot amatorski FSS-100 „Tourist", zbudowany przez pracowników szkoły szybowcowej w Schönhagen w NRD. „Tourist" został oblatany 9 października 1962 r. i od tego czasu wykonał wiele pięknych lotów, całkowicie zdając egzamin swej sprawności! Samolot wyposażony w silnik Walter „Mikron-III" o mocy 65 KM rozwija prędkość max. — 195 km/h, prędkość przelotową — 150 do 155 km/h i prędkość minimalną — 50 km/h. Prędkość lądowania wynosi 70 km/h, czas trwania lotu — około 3 h, a zasięg — około 450 km. Są to zupełnie przyzwoite osiągi, jak na samolot amatorski. Konstrukcja całkowicie drewniana, oparta na znanym francuskim samolocie amatorskim Piel „Emeraude".



KRONIKA LOTNICZA

1944 – 1964

Opracował J. R. KON

1953 ROK

25 stycznia

● W Domu Dziennikarza w Warszawie odbył się I Krajowy Zjazd Czytelników-Korespondentów Prasy Lotniczej (tygodnika „Skrzydła i Motor" i miesięcznika „Skrzydlata Polska")

*

1 lutego

● Redakcja tygodnika „Skrzydła i Motor" ogłosiła wyniki konkursu-plebiscytu na najlepszego szybownika w latach 1950—1952. Pierwsze miejsce zajął pil. Tadeusz Góra.

*

20—22 lutego

● W Zakopanem odbyły się I Zimowe Zawody Modeli Szybowców Zboczowych o puchar przechodni tygodnika „Skrzydła i Motor".

*

8 marca

● W Jeżowie Sudeckim koło Jeleniej Góry otwarto Centrum Wyszkolenia Instruktorów Modelarstwa Lotniczego.

*

13 marca

● Oblatano pierwszy seryjny dwumiejscowy szybowiec konstr. SZD „Bocian".

*

3 maja

● Ukazał się pierwszy numer ilustrowanego tygodnika lotniczego „Skrzydlata Polska", powstałego z połączenia tygodnika „Skrzydła i Motor" i miesięcznika „Skrzydlata Polska". Redaktor naczelny — por. Jerzy R. Konieczny.

Fragment z zimowych zawodów modeli szybowców boczowych w Zakopanem.

Foto: B. Koszewski

*

9 maja

● W Nowej Hucie koło Krakowa oddano do użytku 48-metrową wieżę spadochronową, zbudowaną staraniem Krakowskiego Okręgu Ligi Lotniczej.

*

10 maja

● W Warszawie odbyła się Krajowa Konferencja Zjednoczeniowa masowych organizacji społecznych: LPŻ, Ligi Lotniczej i Ligi Morskiej, na której postanowiono połączyć trzy działające dotychczas organizacje o charakterze obronnym w jedną, pod nazwą: Liga Przyjaciół Żołnierza. Na prezesa nowej LPŻ wybrano gen. bryg. Józefa Turskiego; jednym z wiceprezesów został m. in. mgr inż. Sergiusz Minorski, a sekretarzem ZG LPŻ płk pil. Michał Jakubik. W biurze Zarządu Głównego LPŻ powstał pion lotniczy, który przejął po LL kierownictwo nad lotnictwem sportowym. Aeroklubu regionalne przyjęły nazwę „Aeroklubów LPŻ".

● We Wrocławiu odbyły się I ogólnopolskie zawody mikromodeli.

*

29 maja

● Pil. Andrzej Ziemiński ustanowił na szybowcu „Mucha" krajowy rekord odległości przelotu otwartego — 615 km. (Lisie Kąty — Nieznanów w ZSRR).

*

14—28 czerwca

● W Lesznie odbyły się I (X) Szybowcowe Mistrzostwa Polski, oddzielnie w klasyfikacji żeńskiej i męskiej. Startowało 33 pilotów i 9 pilotek na szybowcach „Mucha" oraz poza konkursem 1 załoga na szybowcu „Bocian". Ogółem rozegrano 6 konkurencji: przeloty docelowe — 89 km, 91 km i 161 km; przelot po trasie trójkąta 300 km (ukończyło go 27 pilotów); przelot po trasie trójkąta 100 km, przelot docelowo-powrotny 203 km. Mistrzami Polski zostali: w klasyfikacji męskiej — Jerzy Popiel, w klasyfikacji żeńskiej — Wanda Szemplińska. Na mistrzostwach ustanowiono 12 rekordów krajowych i 1 rekord międzynarodowy (Ewa Nechay — prędkość na trasie trójkąta 100 km — 58,1 km/h; wylatano na szybowcach ok. 1 500 godzin i przeleciano 38 500 km. Kierownikiem imprezy był kpt. Henryk Wapniarski, a kierownikiem sportowym prof. Włodzimierz Humen.

*

21 czerwca

● Pilot Jerzy Wojnar ustanowił na szybowcu „Mucha" rekord Polski w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta 100 km — 75,8 km/h.

*

26 czerwca

● W czasie mistrzostw szybowcowych w Lesznie zginął śmiercią lotnika pilot Aeroklubu Warszawskiego — Ryszard Bitner jeden z czołowych szybowników Polski, inicjator całorocznych zawodów szybowcowych.

*

20 lipca

● Pilot Jerzy Popiel (z pasażerem A. Siemaszkiewiczem) ustanowił na szybowcu „Żuraw" rekord międzynarodowy w przelocie docelowym w kategorii szybowców dwumiejscowych — 541,3 km (Lublin — Hrubieszów).

*

22 lipca

● Inż. Bronisław Żurakowski z Instytutu Lotnictwa w Warszawie otrzymał Nagrodę Państwową II stopnia — za skonstruowanie śmigłowca doświadczalnego.

● W Warszawie odbyła się wielka defilada młodzieży i sportowców, w której udział wzięli także m. in. sportowcy lotniczy LPŻ i członkowie Aeroklubu Warszawskiego.

● W Stalinogrodzie odbyła się z okazji Święta Odrodzenia wielka defilada Wojska Polskiego z udziałem lotnictwa wojskowego.

*

2—3 sierpnia

● W Krakowie odbyły się I Krajowe Zawody Modeli Latających Klasy Mistrzowskiej o puchar przechodni tyg. „Skrzydlata Polska".

*

22—23 sierpnia

● W całym kraju obchodzono Święto Lotnictwa Polskiego. Z tej okazji w przeddzień święta odbyła się w Warszawie uroczysta akademia, na którą przybyli m. in.: minister Transportu Drogowego i Lotniczego — J. Rustecki oraz dowódca Wojsk Lotniczych — gen. broni J. Turkiel. Na lotnisku Centralnego Aeroklubu LPŻ na Gocławiu odbyły się 23 sierpnia pokazy lotnictwa sportowego, które oglądało 50 tysięcy widzów z Warszawy i okolic. Po pokazach w powietrzu odbył się na lotnisku występ zespołu pieśni i tańca Wojsk Lotniczych.

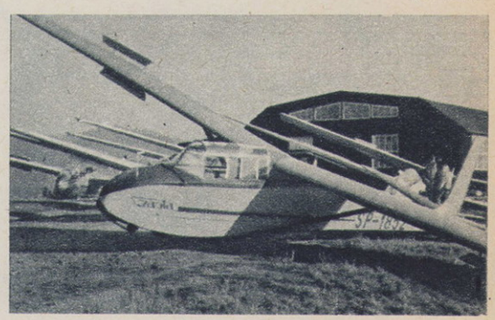
*

Sierpień

● W Gdańsku-Wrzeszczu odbyła się Spartakiada Wojsk Lotniczych z udziałem 1 000 zawodników i zawodniczek. Ustanowiono na niej 29 rekordów lekkoatletycznych Wojsk Lotniczych.

● Otwarcie nowej zagranicznej linii LOT-u na trasie Warszawa — Bukareszt przez Budapeszt.

(c. d. n.)



„Czapla" w Jeżowie.

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

TADEUSZ REJNIAK

URODZIŁ się 19 września 1920 r w Dąbrowie Górniczej. Do szkoły podstawowej i średniej uczęszczał w Rybniku. W Katowicach w gimnazjum im. A. Mickiewicza uzyskał w 1939 r maturę. Pracę zawodową w lotnictwie rozpoczął w Redakcji Czasopism Lotniczych (1946—1947) w Warszawie, następnie przez 2 lata jest kierownikiem centralnego kolportażu wydawnictwa „Prasa Wojskowa". W latach 1950—1952 pracuje w Zarządzie Głównym Ligi Lotniczej (kierownik wydziału szybowcowego), w latach 1953—1956 w pionie lotniczym ZG LPŻ (kier. referatu sportu lotniczego), a od 1957 r aż do chwili obecnej w Biurze ZG APRL, zajmując kolejno następujące stanowiska: sekretarza generalnego (1957—1959), szefa działu sportu (do 1963) i szefa działu organizacyjnego.

Szkolenie lotnicze rozpoczął w 1946 r kursem szybowcowym w Goleszowie, gdzie zdobył podkat. „A" i „B", a następnie na Żarze „C" (1947). W 1947 r ukończył kurs pilotażu samolotowego w Aleksandrowicach. W 1950 r zdobył srebrną odznakę szybowcową. W 1949 r startował w Krajowych Zawodach Szybowcowych na Żarze, zajmując 7 miejsce. W tym samym roku zwyciężył w Samolotowym Zlocie Gwiaździstym do Warszawy i zajął 2 miejsce w X Krajowych Zawodach Samolotowych. W 1950 r brał udział jako pilot w pierwszych akcjach lotnictwa sportowego w zwalczaniu szkodników leśnych (Beskid Żywiecki) i stonki ziemniaczanej (Pomorze Szczecińskie).

Od 1950 r bierze czynny udział w działalności organizatorsko-kierowniczej lotnictwa sportowego. Jest kierownikiem I wyczynowego obozu falowego w Jeleniej Górze (1950 r). Od 1951 r przewodniczący komisji sędziowskiej na VIII i IX Krajowych Zawodach Szybowcowych (w 1951 r w Inowrocławiu i w 1952 r w Poznaniu), a następnie funkcję tę pełni na kolejnych Szybowcowych Mistrzostwach Polski: w Lesznie (1953, 1957, 1961), w Lisich Kątach (1955) i w Jeleniej Górze (1956); jako przewodniczący komisji sędziowskiej pracuje w czasie międzynarodowych zawodów

Tadeusz Rejniak

szybowcowych w Lesznie (1954 r) i podczas VII Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie (1958 r), na których to jest równocześnie kierownikiem sportowym zawodów. Sędziuje też inne imprezy lotnictwa sportowego: krajowe zawody spadochronowe w Białymstoku (1952), krajowe zawody samolotowe w Warszawie (1952), mistrzostwa szybowcowe juniorów na Żarze (1956) i samolotowe mistrzostwa Polski w Katowicach (1961). Był dwukrotnie kierownikiem ekipy polskiej na szybowcowe mistrzostwa świata (w 1960 — NRF i w 1963 — Argentyna).

Przez cały czas prowadził żywą działalność społeczną w lotnictwie. W latach 1948—1950 był kierownikiem sekcji szybowcowej Aeroklubu Warszawskiego i członkiem jego zarządu; w latach 1953—1956 sekretarzem Rady Szybowcowej ARP (w LPŻ). W 1956 r wybrany został na członka Komisji Restytucyjnej APRL. Trzy lata pełnił funkcję przewodniczącego Komisji Sportowej APRL (1957—1959). Od 1957 r do chwili obecnej jest członkiem Zarządu Głównego APRL oraz członkiem Komisji Szybowcowej APRL. Jednocześnie, w latach 1957—1964, był członkiem delegacji Aeroklubu PRL na konferencje generalne FAI: w 1958 r — w Los Angeles, w 1959 r — w Moskwie, w 1960 r — w Barcelonie, w 1961 r — w Monaco i w 1962 r — w Atenach. Jest poza tym stałym przedstawicielem APRL w Komisji Sportowej FAI.

Niezależnie od działalności społecznej i pracy zawodowej w lotnictwie, dał się poznać jako utalentowany publicysta, a także pisarz. Przez cały czas współpracuje z prasą lotniczą i inną. Napisał setki artykułów i reportaży o naszym lotnictwie sportowym. Wydał również dwie książki: powieść pt. „Szybownicy" (1952 r) i opowiadania pt. „Skrzydlata młodość" (1955 r); obie ukazały się nakładem wydawnictwa MON. W 1960 r otrzymał Złotą Odznakę Honorową „Skrzydlatej Polski".

Ogółem wylatał 340 godzin, w tym 180 godzin na szybowcach (na 22 typach). W 1958 r otrzymał tytuł i medal „Zasłużonego Działacza Kultury Fizycznej" oraz godność Członka Honorowego Aeroklubu Warszawskiego.

Posiada następujące odznaczenia: Brązowy Krzyż Zasługi (1947), Srebrny Krzyż Zasługi (1957). Medal X-lecia PRL (1955) i Złoty Krzyż Zasługi (1963).

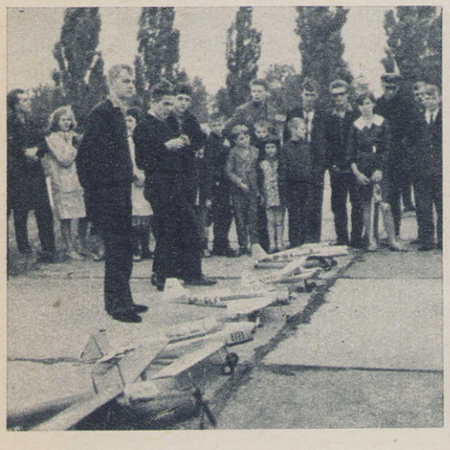
(j. r. k.)

DO przeglądu makiet latających szykowaliśmy się w tym roku ze szczególną uwagą. Zapowiadano bowiem udział wielkiej liczby zawodników i modeli. Tymczasem na starcie znalazło się 40 modeli, które w dodatku już kiedyś oglądaliśmy. A w ogóle tegoroczne zawody cechowały się szeregiem sytuacji niejasnych i nieporozumień. Do sytuacji niejasnych zaliczyć trzeba zmienne decyzje kierownictwa mistrzostw, gdzie i kiedy startować. Poważną bowiem przeszkodą był silny wiatr, który zmusił co prawda po niewczasie do wykonywania lotów w hangarze, co z kolei spowodowało szereg uszkodzeń modeli w pomieszczeniu do tych celów nie przygotowanym. Tu wypada zwrócić uwagę, że tylko przypadkowi należy zawdzięczać, iż modele urywające się z linek uwięzi nie wpadły w zwarty tłum widzów stojących przed hangarem, a rozbijały się o wiązania stropu. Do nieporozumień trzeba zaliczyć dopuszczenie do startu różnych modeli w rodzaju „Messerschmittów", „Jungmannów", choćby nosiły one nawet niebiańskie znaki rozpoznawcze. Można nie dziwić się zawodnikom, ale komisja powinna naszym zdaniem dyskwalifikować takie konstrukcje, gdyż celem imprezy było przecież pokazanie **naszego** dorobku konstrukcyjnego w modelach.

Zawiódł również pokaz makiet nielatających sporządzonych w skali 1 : 10. Tu na uwagę zasługiwał jedynie bombowiec TU-2, wykonany przez zespół modelarzy z Katowic.

Natomiast jeśli chodzi o oprawę mistrzostw, o wszystkie te sprawy, które umilają pobyt, to organizatorzy na ogół wywiązali się z zadania, mimo iż niektórzy zawodnicy narzekali na kłopotliwe przejazdy między miejscem zakwaterowania i jadalnią. Prawdopodobnie będziemy mieli możność zamieścić wypowiedzi zainteresowanych mistrzostwami makiet, tak aby w roku przyszłym uniknąć nieprzyjemnych niespodzianek.

PAWEŁ ELSZTEIN



WYNIKI XXIX MISTRZOSTW MAKIET LATAJĄCYCH

Jednosilnikowe:

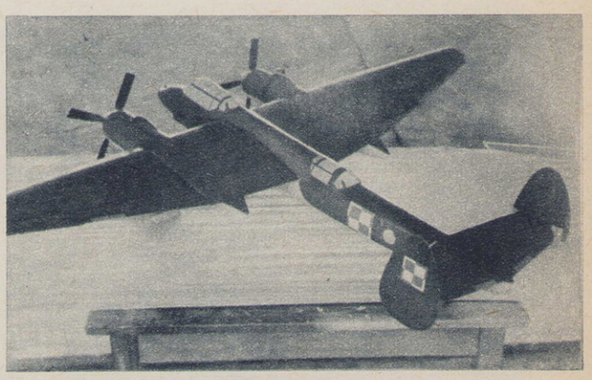
1. Romuald Żmidziński, Aer. Śląski 347 pkt — Tarpan
2. Janusz Bodzionny, Aer. Krakowski 304 pkt — Cessna
3. Janusz Fiuk, Aer. Gdański 302 pkt — An-2
4. Jan Prokop, Aer. Stalowa Wola 301 pkt — Zlin 326
5. Walter Mol, Aer. Gliwicki 299 pkt — Jak 12R
6. Idzi Oporski, Aer. Słupski 288 pkt — Karaś
7. Zdzisław i Andrzej Umińscy, Aer. Łódzki 272 pkt — Spitfire
8. Janusz Kuszilek, Aer. Krakowski 257 pkt — PWS-26
9. Janusz Koczkodaj, Aer. Słupski 247 pkt — Jak 12R
10. Marian Krzyżan, Aer. Ziemi Lubuskiej 237 pkt — C-10
11. Marian Kotlicki, Aer. Łódzki 231 pkt — Jak — 9P
12. Marian Wałaszczyk, Aer. Częstochowski 230 pkt — Jungmann
13. Marian Krzyżan, Aer. Ziemi Lubuskiej 204 pkt — Zuch-1
14. Jan Kotarbiński, Aer. Warszawski 202 pkt — Potez 27
15. Roman Moliński, Aer. Stalowa Wola 201 pkt — Zuch-1
16. Tadeusz Dańko, Aer. Gdański 194 pkt — Tatra 101
17. Stanisław Lewicki, Aer. Stalowa Wola 193 pkt — Piper Super Cub
18. Józef Lis, Aer. Częstochowski 174 pkt — Kania
19. Jerzy Ostrowski, Aer. Częstochowski 173 pkt — Jungmann
20. Wiesław Meyza, Aer. Słupski 166 pkt — Jak-18
21. Halina Sadłek, Aer. Słupski 157 pkt — Zlin 22
22. Marian Sypniewski, Aer. Wrocławski 156 pkt — P-11

Wielosilnikowe:

1. Janusz Koczkodaj, Aer. Słupski 382 pkt — Wicher
2. Janusz Koczkodaj, Aer. Słupski 196 pkt — Łoś

Kategoria makiet swobodnych:

1. Edward Ciapała, Aer. Krakowski 310 pkt — Jaskółka
2. Leon Basiński, Aer. Ostrowski 253 pkt — Piper
3. Mieczysław Twardowski, Aer. Słupski 183 pkt — Żuraw



Na zdjęciach: Od góry z lewej — zwycięski model R. Żmidzińskiego, okazały PZL-M-4 „Tarpan"; „Wicher" J. Koczkodaja wędruje na start; przegląd modeli, na pierwszym planie doskonały An-2 J. Fiuka; modele tuż przed specjalnie przygotowanymi stoiskami; publiczność i makiety; w końcu Tu-2 bardzo starannie wykonany model blokowy zespołu katowickiego. Foto: P. Elsztein

Przed wyruszeniem na start na lotnisku w Lasham. Maleńki samochód Morris „Mini Minor" świetnie nadaje się do roli „konia pociągowego" lekkich szybowców jak „Mucha Standard". Na dalszym planie hangar samolotów holujących. Z prawej strony całkowicie odnowiony główny hangar centrum, mogący pomieścić około 40 szybowców.

POLSKI KLUB SZYBOWCOWY w 1963 r.

J. B. CYNK

Korespondencja własna z Anglii

Z punktu widzenia pilota szybowcowego lato 1963 r było wręcz katastrofalne. Według oficjalnie opublikowanych statystyk było ono najzimniejsze od siedmiu lat, a opady atmosferyczne dwukrotnie przewyższyły średnią przeciętną dla tego okresu. Stąd też działalność Polskiego Klubu Szybowcowego dyktowana była w dużej mierze pogodą i nie mogła osiągnąć zenitu we wszystkich dziedzinach. Warunki atmosferyczne przyczyniły się do tego, że klub całą swoją energię ześrodkował na szkoleniu nowych pilotów.

Rok 1963 był więc przede wszystkim okresem intensywnego szkolenia początkujących szybowników. Po raz pierwszy w czasie swego istnienia klub zorganizował dwa kursy pilotażu. Szkolenie ukończyło 13 członków. Instruktorzy — wychowankowie klubu — E. Jerzycki i J. Przewłocki nie szczędzili trudu, aby zapoznać uczniów z tajnikami latania bezsilnikowego, wstając nieraz przed 5-tą rano, by przygotować wczesne loty i schodząc z lotniska po zachodzie słońca. Praca ich przyniosła piękne rezultaty. 9 uczniów „wylaszowało się" i lata obecnie samodzielnie, a 5 z nich: T. Galler, A. Jaworski, J. Jezierski, W. Radwański i T. Sobko wykonało w bardzo krótkim czasie 15-minutowe loty żaglowe, uzyskując kat. „C".

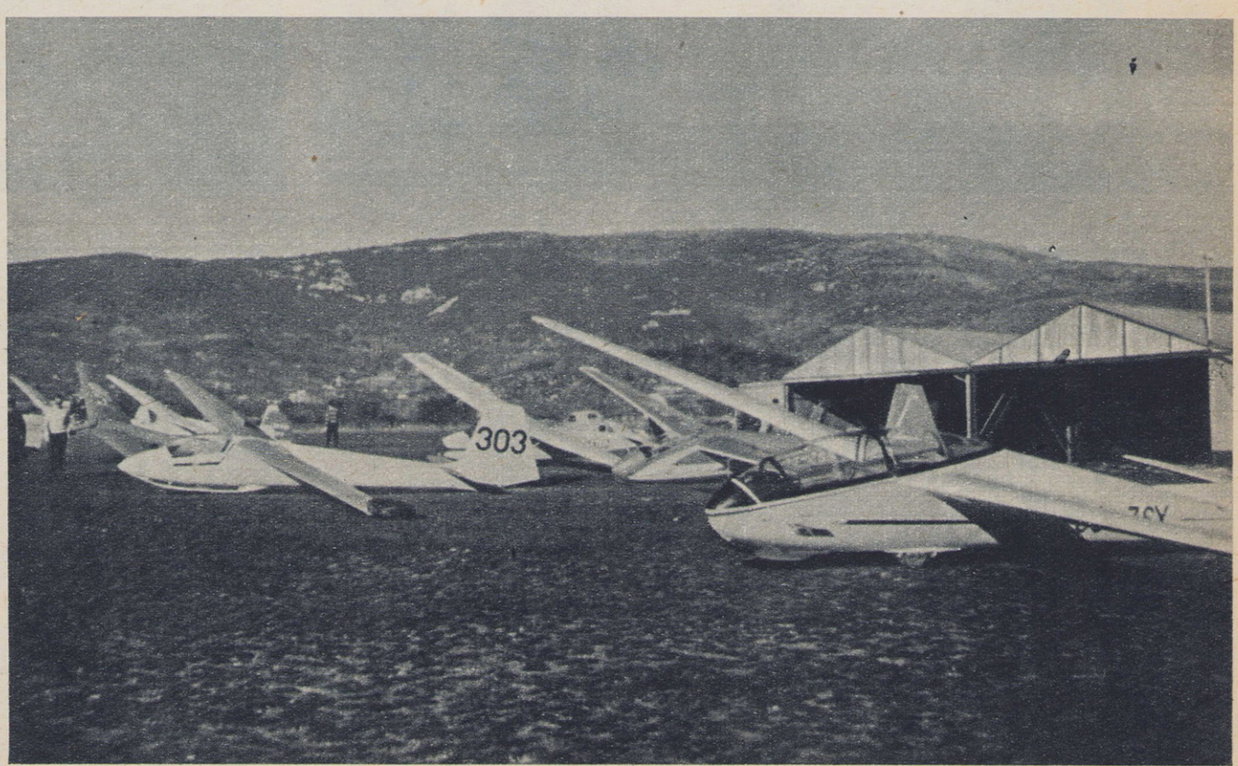
Zainteresowanie szkoleniem nie przeszkadzało jednak klubowi w rozwijaniu ożywionej działalności na innych odcinkach, w miarę jak zezwalała na to kapryśna pogoda. Biorąc pod uwagę ograniczenia wypływające z warunków atmosferycznych, podsumowanie osiągnięć w roku 1963 daje wyraz dalszemu pomyślnemu rozwojowi doskonałości pilotażowych i organizacyjnych zespołu. W roku tym wykonano bowiem łącznie ponad 1 000 lotów: 593 o łącznym czasie 336 godzin i 41 minut na własnych szybowcach wyczynowych i 427 lotów szkolnych (z instruktorami Jerzyckim i Przewłockim) na maszynach szkolnych Centrum Szybowcowego Lasham. Piloci klubu wykonali 23 przeloty, obejmujące łącznie 2 467 km. Podkreślić tu należy, że liczby te osiągnięto latając jak zwykle głównie tylko w czasie sobót i niedziel.

Szczegółowa statystyka lotów w roku 1963 wygląda następująco (patrz tabelka):

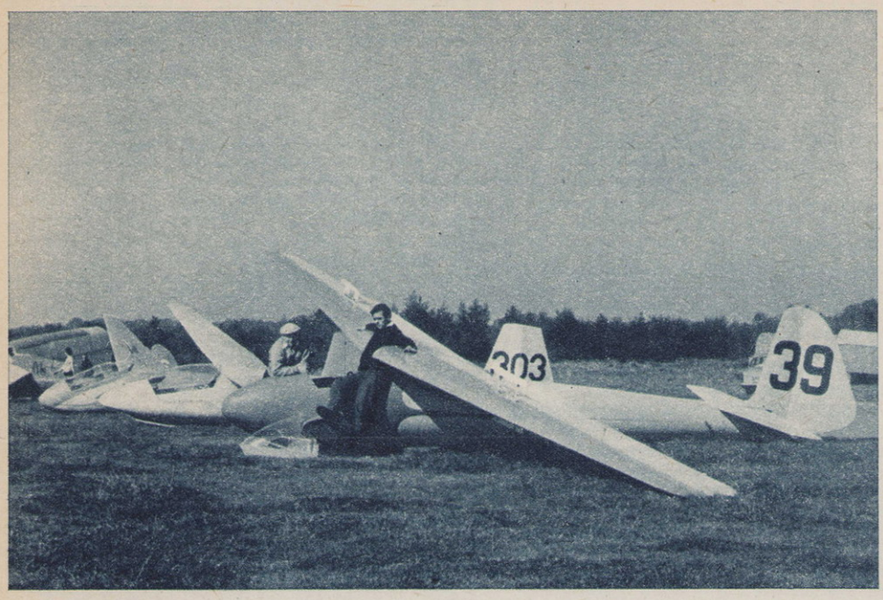
Lot o najdłuższym czasie 6 godzin 50 minut wykonał kierownik klubu T. Krzystek na „Musze Standard", natomiast najdłuższy czas „Skylarku" 4 godziny 50 minut osiągnął E. Jerzycki. Puchar przechodni „Ikara", ufundowany przez M. Białkiewicza i tytuł Mistrza Klubu na rok 1963, zdobył kpt. L. Kuryłowicz, uzyskując 6 263 pkt *), wicemistrzem został E. Jerzycki 5 635 pkt; trzecie miejsce zajął J. Przewłocki — 3 848 pkt. Za najdłuższy przelot puchar przechodni otrzymał kpt. L. Kuryłowicz (248 km) i plakiety E. Jerzycki (177 km) oraz J. Przewłocki (162 km). Za największe przewyższenie puchar zdobył E Jerzycki i plakiety: kpt. L. Kuryłowicz i T. Krzystek.

W roku 1963 piloci klubu Jerzycki i Kuryłowicz brali udział w Narodowych Mistrzostwach Szybowcowych Wielkiej Brytanii, o czym szeroko już pisała „Skrzydlata". W dniu 22 września kpt. L. Kuryłowicz reprezentował także klub na Narodowym Konkursie Akrobacji Szybowcowej w Dunstable. Przy bardzo silnej konkurencji i wyrównanym poziomie zawodników, Kuryłowicz latając na „Musze Standard" uzyskał 4 miejsce w klasyfikacji ostatecznej.

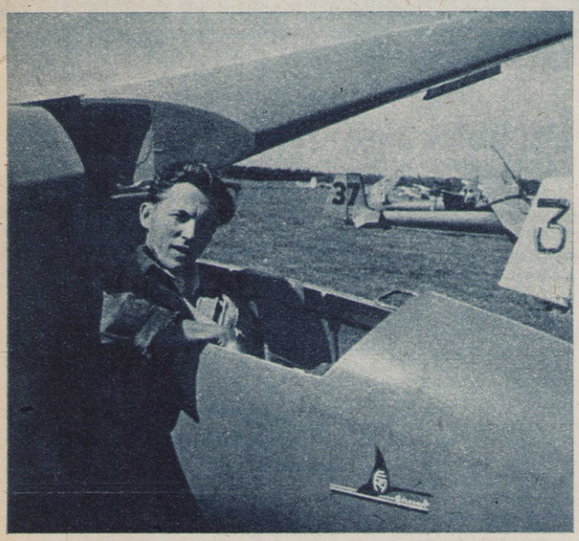
O energii i przedsiębiorczości członków klubu najlepiej świadczy wyprawa „na falę" w rejon Alp Śródziemnomorskich. Korzystając z okresu świąt Bożego Narodzenia, ekipa klubowa w składzie: E. Jerzycki (kierownik wyprawy), kpt. L. Kuryłowicz, W. Lewandowski i J. Przewłocki udała się do Centre Aeronautique de Fayence w południowej Francji, zabierając ze sobą szybowiec „Dywizjon 303" (Skylark 4), wyposażony w instalację tlenową. Celem wyprawy było uzyskanie przez pilotów warunku wysokościowego do odznaki diamentowej, który w Anglii trudno wypełnić ze względu na niesprzyjającą pogodę. Po bardzo ciężkiej podróży przez zaśnieżone i oblodzone drogi ekipa dotarła szczęśliwie do Fayence, ku wielkiemu zdziwieniu gromady oczekujących na falę pilotów: Francuzów, Belgów i Niemców, którzy nie mogli sobie uzmysłowić faktu, że w W. Brytanii, w słynnym Lasham, istnieje **polski** klub szybowcowy. Prócz lotów na sprzęcie francuskim Polacy wylatali nad Alpami 28 godzin na własnym „Skylarku", ale upragniony „Mistral" niestety nie dopisał w okresie jaki mieli do rozporządzenia i „fala" się nie zjawiła. O wrażeniu, jakie ekipa klu-



W oczekiwaniu na upragniony „Mistral". Powyższe zdjęcie najwyraźniej podkreśla „motyw polski" we francuskim ośrodku Fayence pod koniec 1963 r. Miejscowe „Bocian" i „Mucha Standard" oraz „Skylark 4" (z numerem 303) Polskiego Klubu Szybowcowego.



Sprzęt Polskiego Klubu Szybowcowego w 1963 r.: Olimpia „Polichno", Skylark-4 „Dywizjon 303" i „Mucha Standard". Foto: A. Jaworski



Tadeusz Krzystek — obecny kierownik i jeden z najstarszych i najbardziej zasłużonych działaczy Polskiego Klubu Szybowcowego w Anglii.

bu wywarła na cudzoziemcach, świadczy najlepiej specjalne przyjęcie pożegnalne i towarzyszące odjazdowi Polaków wystrzały kolorowych rakiet.

Sprzęt klubu, składający się w roku 1963 z 3 szybowców, wozu transportowego, 2 samochodów „Vanguard", przystosowanych do ciągnięcia szybowców, 3 spadochronów i 2 barografów, po raz pierwszy zadowalająco zaspokoił potrzeby członków, głównie dzięki zakupieniu trzeciego szybowca wyczynowego „Skylark 4". Odczuwa się jeszcze potrzebę uzyskania drugiego wozu transportowego, ale i ten brak będzie usunięty w najbliższym czasie, bowiem z inicjatywy niestrudzonego „szefa technicznego", Józefa Przewłockiego, członkowie klubu przystępują do wykonania wozu własnym przemysłem.

I tu znów rzecz godna podkreślenia. Po kilkutygodniowej pracy nad przygotowaniem sprzętu na wyprawę falową do Francji, członkowie klubu pod kierunkiem Przewłockiego dokonali samodzielnie remontu „Olympii" i „Muchy Standard" w specjalnie wypożyczonej na to w zimie hali. Po ukończeniu tego zadania zabierają się do budowy wozu transportowego. Same oszczędności na wydatkach, to jeszcze nie wszystko. Trzeba zarobić jeszcze trochę kapitału na zakup materiałów itp. W tej dziedzinie specem jest Mieczysław Hampel. Szczególnie w okresie zimowym, gdy latanie zamiera, nie ma prawie tygodnia, aby Hampel nie przygotował tomboli, zabawy, loterii czy innej sprytnie obmyślonej imprezy towarzysko - dochodowej. Tylko dzięki takiemu zrozumieniu potrzeb organizacji i ciągłego wysiłku wszystkich członków, poświęcających cały swój wolny czas dla dobra zespołu, klub może istnieć i rozwijać swą działalność. Tylko dzięki temu klub zaczynając z niczego zdołał w ciągu dwunastu lat zdobyć bez większej pomocy z zewnątrz inwentarz oceniany dziś na sumę 4 000 funtów szterlingów.

*) W rozgrywkach o tytuł mistrza trzeba wykonać 3 przeloty na sprzęcie klubowym. Przeloty (ponad 35 km) punktowane są jak następuje: w locie otwartym — po 10 pkt za każdy km; w locie docelowym — po 11 pkt; w locie docelowo - powrotnym — po 12 pkt; w locie po trójkącie — po 13 pkt

Szybowiec	Ilość lotów	Wylatano godz.	i min.	Ilość przelotów	Przeleciano km
Olympia IIb „Polichno"	263	75	34	2	98
„Mucha Standard"	220	152	24	12	1 350
Skylark—4 „Dywizjon 303"	110	108	43	8	894
Sprzęt nieklubowy	427	18	56	1	125
R a z e m:	1 020	385	37	23	2 467

BIULETYN AEROKLUBU PRL Nr 381

Zatwierdzenie wyczynów krajowych

Srebrne Odznaki Szybowcowe

28 (2686)	Michał Poręba	58 km (22.05.1964)	— 5 h 03 min, 1200 m,
29 (2687)	Jerzy Wawrzyniak	85 km (23.05.1964)	— 6 h 13 min. 1440 m,
30 (2688)	Witold Czajkowski	58 km (13.06.1964)	— 5 h 14 min, 2000 m,
31 (2689)	Ireneusz Zapaśnik	225 km 30.05.1964)	— 5 h 09 min, 1350 m,
32 (2690)	Edmund Burski	127 km (31.05.1964)	— 5 h 20 min, 1100 m,
33 (2691)	Piotr Białożyt	93 km (2.06.1964)	— 5 h 29 min, 1200 m,
34 (2692)	Andrzej Krawiec	240 km (10.06.1964)	— 5 h 30 min, 1250 m,
35 (2693)	Bogdan Reinhard	61 km (12.06.1964)	— 6 h 17 min, 1050 m,
36 (2694)	Zdzisław Ogonowski	51 km (13.06.1964)	— 5 h 30 min, 1600 m,
37 (2695)	Włodzimierz Kubiak	58 km (13.06.1964)	— 5 h 18 min, 1500 m,
38 (2696)	Jerzy Tatar	54 km (14.06.1964)	— 5 h 41 min, 1250 m,
39 (2697)	Jerzy Jakubiec	280 km (15.06.1964)	— 5 h 18 min, 1475 m,
40 (2698)	Marek Szopiński	51 km (23.06.1964)	— 5 h 04 min, 1450 m,
41 (2699)	Andrzej Świst	51 km (23.06.1964)	— 5 h 11 min, 1100 m,
42 (2700)	Jerzy Siatkowski	60 km (2.07.1964)	— 5 h 13 min, 1200 m,
43 (2701)	Bogumił Smagowicz	53 km (9.07.1964)	— 5 h 21 min, 1400 m,
44 (2702)	Natasza Dyczkowska	58 km (13.07.1964)	— 5 h 53 min, 1200 m,
45 (2703)	Andrzej Klimczak	83 km (15.07.1964)	— 5 h 41 min, 1800 m,
46 (2704)	Waldemar Ratyński	78 km (16.07.1964)	— 5 h 15 min, 1100 m,
47 (2705)	Zdzisław Myćków	80 km (17.07.1964)	— 5 h 15 min, 1975 m,
48 (2706)	Ryszard Hasiak	71 km (17.07.1964)	— 5 h 28 min, 1400 m,
49 (2707)	Bogdan Wolski	120 km (17.07.1964)	— 5 h 36 min, 1600 m,
50 (2708)	Jan Paździor	54 km (17.07.1964)	— 5 h 05 min, 1450 m,
51 (2709)	Włodzimierz Kujbid	73 km (18.07.1964)	— 5 h 39 min, 1050 m,
52 (2710)	Kazimiera Grabarczyk	80 km (19.07.1964)	— 5 h 12 min, 1600 m,
53 (2711)	Sabina Żak	62 km (19.07.1964)	— 5 h 10 min, 1150 m,
54 (2712)	Stanisław Macias	54 km (20.07.1964)	— 5 h 52 min, 1250 m,
55 (2713)	Ryszard Jędrzejewski	68 km (26.07.1964)	— 6 h 01 min, 1200 m,
56 (2714)	Miecz. Bednarczyk	74 km (26.07.1964)	— 5 h 19 min, 1400 m,
57 (2715)	Zbigniew Karnaś	75 km (26.07.1964)	— 5 h 11 min, 1500 m,
58 (2716)	Wiktor Kijak	107 km (26.07.1964)	— 5 h 35 min, 1600 m,
59 (2717)	Tadeusz Mitka	118 km (28.07.1964)	— 5 h 55 min, 1370 m,

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
ppłk pil. Krzysztof Donigiewicz

BIULETYN AEROKLUBU PRL Nr 382

Zatwierdzenie wyczynów krajowych

Diamenty za przelot docelowy 300 km.

27(617)	Andrzej Grzegorczyk	— 340 km (19.05.1964)
28(618)	Marek Skromny	— 309 km (22.05.1964)
29(619)	Zdzisław Nasiełowski	— 316 km (23.05.1964)
30(620)	Romuald Nowakowski	— 306 km (23.05.1964)
31(621)	Edward Fecko	— 312 km (24.05.1964)
32(622)	Bogdan Żbik	— 306 km (24.05.1964)
33(623)	Mieczysław Kucharski	— 303 km (26.05.1964)
34(624)	Tadeusz Wójcik	— 311 km (26.05.1964)
35(625)	Czesław Stankiewicz	— 310 km (26.05.1964)
36(626)	Zbigniew Borowski	— 310 km (26.05.1964)
37(627)	Leszek Dubownik	— 318 km (10.06.1964)
38(628)	Paweł Piłat	— 346 km (10.06.1964)
39(629)	Grażyna Rzepecka	— 309 km (10.06.1964)
40(630)	Tadeusz Szymczak	— 334 km (10.06.1964)
41(631)	Zbigniew Kędziorek	— 308 km (14.06.1964)
42(632)	Stanisław Jaworski	— 305 km (29.06.1964)
43(633)	Jerzy Piekutowski	— 312 km (26.07.1964)
44(634)	Tomasz Maliszewski	— 312 km (26.07.1964)

Diamenty za przelot ponad 500 km

7(171)	Aleksander Pawlikiewicz	— 532 km (23.05.1964)
8(172)	Czesław Mankiewicz	— 511 km (24.05.1964)
9(173)	Zygmunt Pudzianowski	— 520 km (24.05.1964)
10(174)	Ryszard Wikowski	— 510 km (27.05.1964)
11(175)	Zygmunt Gumiński	— 520 km (27.05.1964)
12(176)	Janusz Pasierski	— 535 km (10.06.1964)
13(177)	Bolesław Kochanowski	— 535 km (10.06.1964)
14(178)	Kazimierz Wróblewski	— 505 km (10.06.1964)

Złote Odznaki Szybowcowe

12(478)	Adam Kowalski	— 3800 m, 305 km (28.05.1964)
13(479)	Tad. Stankiewicz	— 3275 m, 365 km (7.06.1964)
14(480)	Leszek Dubowik	— 3240 m, 318 km (10.06.1964)
15(481)	Stefan Studencki	— 5400 m, 327 km (10.06.1964)
16(482)	Jan Hiszpański	— 3015 m, 325 km (10.06.1964)
17(483)	Tadeusz Lewicki	— 3550 m, 317 km (28.06.1964)
18(484)	Czesław Staniewicz	— 3300 m, 310 km (14.07.1964)
19(485)	Wal. Włodarkiewicz	— 3700 m, 304 km (14.07.1964)
20(490)	Tadeusz Zach	— 3360 m, 346 km (17.07.1964)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
Ppłk pil. Krzysztof Donigiewicz

ADAM KUROWSKI, płk dypl. nawig. w stanie spoczynku

PRZED 25 LATY

PISTOLET DLA MAJORA MÜMLERA

DOWÓDCA III dywizjonu myśliwskiego 3 pułku lotniczego mjr pil. Mieczysław Mümler był dowódcą z prawdziwego zdarzenia. Trzeba sobie uprzytomnić, że wymagania stawiane dowódcy na tym szczeblu w czasie wojny są zupełnie inne niż w czasie pokoju. Jeśli wojna trwa dłużej, to sama rzeczywistość stopniowo kształtuje i szlifuje typ idealnego dowódcy.

W 1939 r. jednak, kiedy wypadki potoczyły się błyskawicznie, nie było czasu na uczenie się i stopniowe dojrzewanie. Ten tylko był dobrym dowódcą, kto jakimś podświadomym zmysłem wyczuł na czym polegają jego obowiązki wobec powierzonego mu pododdziału, ten kto potrafił wnikliwie przewidzieć naprzód jak będą rozwijać się wypadki oraz warunki pracy i walki.

W lotnictwie i to właśnie na szczeblu dywizjonu myśliwskiego sprawa ta była szczególnie trudna, gdyż prawdziwy dowódca musiał nie tylko kierować działaniami w powietrzu, ale także dbać o całość pracy dywizjonu pod względem: bojowym, zaopatrzeniowym, łącznościowym, wyżywienia, lotnisk, ewakuacji i napraw sprzętu itp.

Ludzie posiadający pewne doświadczenie z poprzedniej wojny, w 1939 roku znaleźli się już przeważnie na wyższych stanowiskach. Dowódcy dywizjonów i eskadr rekrutowali się z oficerów promocji pokojowych. Toteż w wielu wypadkach w lotnictwie w kampanii wrześniowej zanotowano brak doświadczenia i wypływającą stąd niedostateczną troskę dowódców o swój pododdział, przy czym jest charakterystyczne, że nie było zaniedbań w części dotyczących działań jednostek, a zdarzały się często w resorcie gospodarczo-administracyjnym. Dowódcy pododdziałów doskonale dawali sobie radę z działaniami bojowymi, ale nierzadko zapominali, że w każdej sytuacji żołnierz musi jeść, spać i wypoczywać.

Mjr Mümler od pierwszego dnia okazał się dowódcą wyrobionym wszechstronnie. Nie tylko nie zaniedbywał zagadnień gospodarczych, ale kładł na nie specjalny nacisk. Jego zapobiegliwość sięgała o wiele dalej niż pozwalały na to warunki wytworzone przez szybkie postępy wojsk niemieckich na skrzydłach armii oraz zniszczenia na liniach komunikacyjnych. Ponieważ od razu zaczęła szwankować sprawa ewakuacji zepsutego sprzętu, dywizjon Mümlera woził z sobą wszystkie podłamane samoloty. Za żadną cenę nie chciał pozostawić wrogowi zepsutego samolotu lub zniszczyć go, jeśli nadawał się do fabrycznej naprawy.

Kiedy w dniu 7 września dywizjon przybył na lotnisko Ostrowy pod Krośniewicami, zobaczyłem w cienistej alei kasztanowej jego tabor samochodowy. Naliczyłem aż cztery P-11 przewożone w ten sposób, że płaty były załadowane na samochód ciężarowy, a z tyłu do samochodu był przymocowany ostrogą do przodu kadłub samolotu. Należy nadmienić, że było to już szóste z rzędu lotnisko dywizjonu w ciągu siedmiu dni wojny. W czasie pobytu pod Krośniewicami, samoloty te zostały załadowane na ewakuacyjny transport kolejowy. Niestety można to uważać tylko za akt oficjalny, ponieważ komunikacja kolejowa armii z resztą kraju była już przerwana wskutek zniszczenia mostu na Bzurze w Łowiczu.

Troska o paliwo była drugą nieustanną czynnością Mümlera, choć pod tym względem armia nie miała kłopotów. Stało się to dzięki temu, że naczelny dowódca lotnictwa przekazał armii spory zapas benzyny przygotowany dla... dywizjonów francuskich na wysuniętym węźle lotnisk. Choć w okresie przygotowawczym do wojny zawarto z Francuzami umowę, że przyślą oni do Polski pięć dywizjonów lekkich bombowców Amiot-143, nic z tego nie wyszło — nie zobaczyliśmy ani jednego samolotu. Materiał zaopatrzeniowy został przekazany armii 3 września, wprawdzie musieliśmy dobrze nagimnastykować się, aby przerzucać ten zapas nielicznym taborem samochodowym, ale uratował on sytuację armii. Mümler jednak stale wyprzedzał zarządzenia kwatermistrza armii i musiał mieć pełen zapas paliwa na każdym nowym lotnisku.

Tak się więc złożyło, że ten zapobiegliwy dowódca przez pierwszych kilka dni wojny latał mniej od innych pilotów swego dywizjonu, a poza tym miał pecha, bo Niemcy wyraźnie ustępowali mu z drogi. Podczas patrolowania kilkakrotnie spotykał Messerschmitty, które nie przyjęły walki z Polakami. Niektórzy piloci z jego eskadr mieli już po 2-3 zestrzały, jemu zaś dotychczas nie udało się dojść do walki z nieprzyjacielem. Nawet w słynnym, opisywanym już przeze mnie, pojedynku nad lotniskiem 5 Messerschmittów i 7 P-11 Mümler nie brał udziału, gdyż nie było go w tym czasie na lotnisku.

Wreszcie nadszedł sukces. Wracając z patrolu natknął się na pojedyńczy zwiadowczy samolot Henschel-126. Zaszedł go z tyłu, zaatakował od strony słońca i oddał serię... trzech pocisków k.m. Niemiec ze stojącym śmigłem poszedł do ziemi i przymusowo lądując na naszym terytorium rozbił samolot.

Tak się złożyło, że jadąc samochodem do sztabu jednej z dywizji byłem naocznym świadkiem tego wypadku. Samolot się rozbił w odległości 300 metrów od drogi, którą jechałem. Pilot podoficer był ranny i odwieziono go do szpitala. Obserwator, kapitan rezerwy, typowy niemiecki bursch z dość zaokrąglonym brzuszkiem, został odprowadzony do pobliskiego sztabu dywizji.

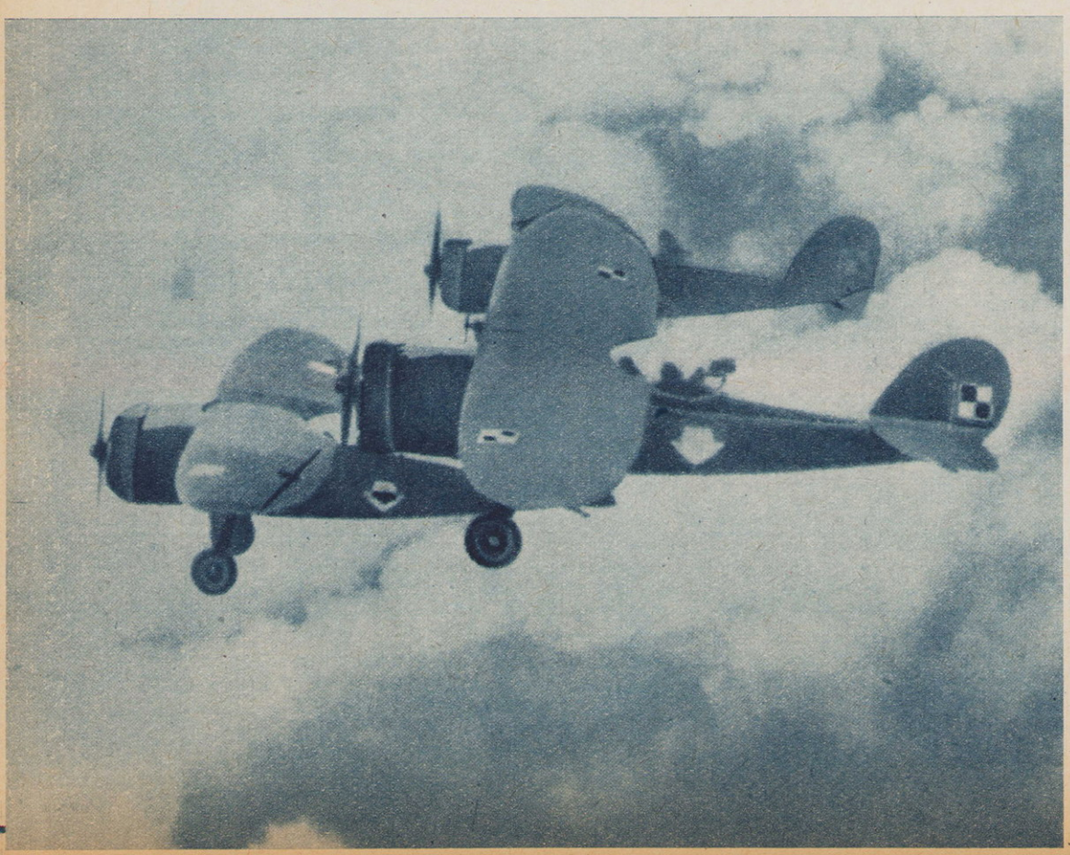
Ponieważ po krótkim pobycie w tym sztabie powracałem do dowództwa armii, proszono mnie, abym odstawił tego niezwykłego jeńca. Dodano mi podoficera żandarma, który oficjalnie za niego odpowiadał. Wręczono mi także odebrany hauptmanowi pas z kaburą i nowiutkim pistoletem „Parabellum".

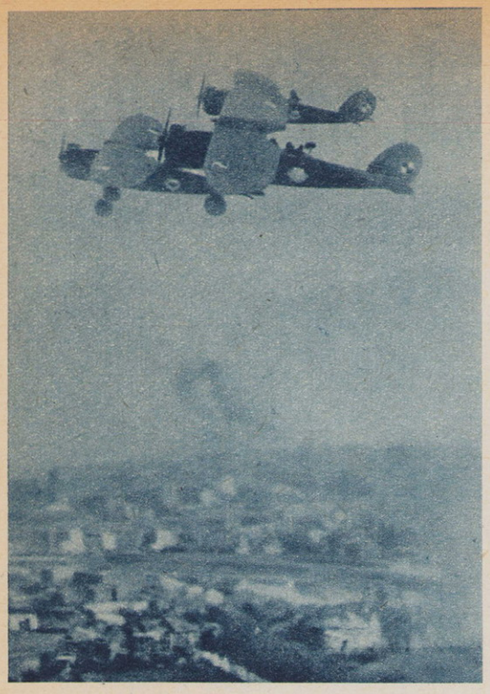
Niemiec oczywiście zdawał sobie sprawę, że mu w polskiej niewoli nic się nie stanie. Wiedział, że Polacy sami są otoczeni. Chwilowo jednak był przegrany i musiał przytłumić w sobie przysłowiową butę niemiecką. Był speszony samym zestrzeleniem. Nie mógł zrozumieć jak to się stało, że polski myśliwiec tak niepostrzeżenie go podszedł. W ogóle go nie widział, usłyszał tylko trzy strzały i już było po wszystkim.

Wsiadając do wozu Niemiec zrobił nieco ironiczną uwagę, że jeździmy takimi eleganckimi samochodami. Mieliśmy samochody pochodzące z mobilizacji wozów prywatnych — nowy naówczas i dość luksusowy typ — Chevrolety tzw. pięcioosobowe. Charakterystyczną ich cechę zewnętrzną stanowiły m. in. niklowane owiewki na kołach. Ich odblask w słońcu na pewno był widoczny z samolotu na odległość kilkunastu kilometrów. Po zmobilizowaniu wozów nie było czasu, aby ten mankament zlikwidować. Ironia Niemca była więc w danym przypadku słuszna.

Po przyjeździe do sztabu armii przekazałem jeńca oddziałowi II, prosiłem jednak, aby mnie powiadomiono, gdy będzie składał zeznania. Odebrano mu m. in. notes, w którym był zapisany także pewien adres w Zgierzu k. Łodzi. Przesłuchanie, zresztą bardzo nieudolne, prowadził jakiś młody kapitan. Adres w Zgierzu, moim zdaniem, dowodził, że gdzieś w tej okolicy stała eskadra zestrzelonego lotnika. Mógł to być na przykład adres, pod którym należało

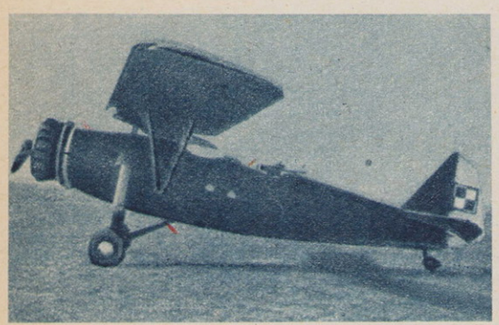
Trójka polskich samolotów obserwacyjnych Lublin R-XIII. Prędkość max. — 180 km/h. Uzbrojenie 1 lub 2 karabiny maszynowe. Załoga 2 osoby. Rok budowy 1930.





odebrać wypiek chleba lub coś podobnego. Niemiec jednak, po godzinnym wypoczynku w sztabie armii, nabrał pewności siebie, a widząc jakąś miękkość pytającego, odpowiedział butnie, że to jest adres jednego działacza, któremu Hitler chce powierzyć utworzenie nowego rządu polskiego. Kapitan doszczętnie zbaraniał, musiałem więc ratować sytuację i powiedziałem przez tłumacza, aby zaprzestał głupich żartów i czy naprawdę sądzi, aby ktoś uwierzył, że Hitler taką misję powierzył właśnie obserwatorowi rezerwy z eskadry którejś tam dywizji. Chyba, że ze względu na okazały brzuch pomylił go z Goeringiem. Zdaje się, że go trochę osadziło, bo dalej odpowiadał już lakonicznie i nie pozwalał sobie na głupie żarty.

Przesłuchiwano również innego lotnika, który wyskoczył ze spadochronem z zestrzelonego na północ od Kutna bombowca Heinkel-111. Dwaj inni członkowie załogi zginęli. Był to młodzieniec około 20 lat, typu „hitlerjugend", o rudej, prawie czerwonej czuprynie i piegowatej twarzy. Muszę przyznać, że zachowanie tego chłopca było bez zarzutu.



Samolot obserwacyjny „Czapla". Prędkość max. — 220 km/h. Uzbrojenie 2 karabiny maszynowe. Załoga 2 osoby.

Po powrocie do sztabu mój przykry nastrój został rozproszony pojawieniem się majora Mümlera. Przyjechał dowiedzieć się o szczegóły zestrzelonego samolotu. Opowiedziałem mu wszystko co widziałem i wręczyłem mu uroczyście przy dzikim akompaniamencie reszty członków sztabu trofeum — ów pistolet strąconego Niemca.

Zdaje się, że pistolet ten przyniósł szczęście Mümlerowi i jego dywizjonowi. Na drugi dzień nastąpiła opisywana już przeze mnie wyprawa dywizjonu na niemiecką kolumnę samochodową przewożącą piechotę. W drodze powrotnej dywizjon natknął się na niemieckie bombowce i dwa z nich zestrzelił. Konto majora Mümlera powiększyło się o dalszy zestrzał, tym razem bombowca Heinkel-111.

NA LINKACH ZA An-4

BYŁ zwykły dzień szkoleniowy. Samoloty AN-2 startowały kolejno w powietrze. Sportowcy — spadochroniarze wykonywali treningowe skoki ze spadochronem. I oto nad lotniskiem ukazał się samolot. Wyskoczyli skoczkowie. Ale co to? Spadochrony nie otworzyły się. Dwaj skoczkowie zawiśli na linkach desantowych i samolot wlecze ich za sobą. Załoga zorientowała się, że za burtą dzieje się coś złego. Mechanik pokładowy, starszyna N. Moskowskij, w momencie opuszczania przez skoczków pokładu maszyny poczuł bowiem, że ogon samolotu jakoś dziwnie przechylił się ku dołowi. Gdy wszyscy skoczkowie opuścili samolot, starszyna począł wciągać do wnętrza kabiny bagażowej linki desantowe. Dwie z nich były mocno napięte — o wciągnięciu ich do wnętrza nawet mowy być nie mogło.

Wkrótce dowódca załogi kapitan M. Bieliakow usłyszał w słuchawkach głos nawigatora znajdującego się na lotnisku. Informował on, że z samolotu zwisają na linkach dwaj skoczkowie. O wypadku tym od razu zameldowano kierownikowi lotów i kierownikowi skoków. Z ziemi przekazano rozkaz: nabrać wysokości i próbować wciągnąć skoczków na pokład samolotu.

Jak okazało się później, za burtą samolotu wisieli szeregowcy J. Sawinow i W. Złobin. Obaj wspólnie układali spadochrony i popełnili błąd — zablokowali zamek dwustożkowy, który wykorzystuje się przy skokach ze stabilizatorem. Zamek ten nie puszczał teraz osłony i znajdującej się w niej czaszy z linkami. Żołnierze wisieli więc na linkach desantowych i osłonach czaszy wyciągniętych do połowy z pokrowca.

Pęd powietrza powodował, że żołnierze raz po raz zderzali się ze sobą. Chwilami dech w piersi zapierało, ale skoczkowie nie tracili panowania nad sobą.

Rozpoczęła się uporczywa walka o życie skoczków. Kapitan M. Bieliakow krążył bez przerwy nad lotniskiem, a nawigator samolotu starszy lejtenant W. Skobielin i mechanik pokładowy N. Moskowskij próbowali wciągnąć jednego ze skoczków do wnętrza maszyny. Podciągnęli linkę kilkadziesiąt centymetrów, lecz pęd powietrza wyszarpnął ją obcierając ręce lotnikom. Był moment, kiedy Skobielinowi i Moskowskiemu udało się podciągnąć skoczka dość blisko, ale wciągnąć do samolotu nie byli w stanie.

— Wyrzucimy awaryjną linę ratunkową — zaproponował Moskowskij.

Tak też uczynili. Szer. Złobin schwytał linę i począł podciągać się do samolotu. Członkowie załogi pomagali mu jak tylko mogli. Jednakże pęd powietrza odrzucał żołnierza do tyłu. Nowa próba i znów niepowodzenie. I tak wiele, wiele razy.

Dowódca jednostki, doświadczeni skoczkowie i piloci, znajdujący się na ziemi, szukali najwłaściwszego wyjścia z niezwykle trudnej sytuacji. W powietrze wystartował drugi samolot, pilotowany przez oficera P. Najdyszewa. Na pokładzie samolotu znajdował się mistrz sportu spadochronowego oficer L. Opariczew. Przelecieli tuż obok samolotu kapitana Bieliakowa, aby dokładnie ocenić sytuację i pomóc załodze w podjęciu słusznej decyzji.

A załoga samolotu kontynuowała w tym czasie walkę o życie żołnierzy. Próba wciągnięcia skoczków do samolotu nie powiodła się. Co począć? Jakie znaleźć wyjście z sytuacji? Można obciąć linki desantowe. Ale czy żołnierze będą w stanie otworzyć spadochrony zapasowe i czy czasze tych spadochronów nie zaplączą się o linki spadochronów podstawowych?

Starszyna Moskowskij, przymocowawszy się specjalną liną, wychylił się z samolotu, aby zobaczyć co dzieje się z żołnierzami. Szer. Żłobin wskazując ręką na pierś, chciał widocznie zapytać: „Może otworzyć spadochron zapasowy?" Starszyna pokiwał przecząco ręką: nie wolno tego czynić, otwarcie spadochronu zapasowego może bowiem doprowadzić do awarii samolotu.

W pewnym momencie wiszący w powietrzu szer. Sawinow schwycił swego kolegę za nogę. Teraz strumień powietrza nie rzucał już tak nimi, można było nieco odsapnąć.

Wskazówki zegara nieubłaganie odmierzały jedną minutę po drugiej — stopniowo zmniejszał się zapas paliwa...

Po złożeniu przez oficerów Najdysza i Opariczewa meldunku dowódca jednostki i pilot podejmują decyzję: skierować samolot nad jezioro i na minimalnej wysokości odciąć linki spadochronów, na których wiszą skoczkowie. Nad jezioro pomknęła specjalna wojskowa grupa ratunkowa, robotnicy pobliskiej fabryki oraz mieszkańcy położonego niedaleko osiedla.

W tym czasie, gdy żołnierze i ludność cywilna przygotowywali środki ratunkowe, kapitan Bieliakow wciąż krążył w powietrzu z tak niezwykłym „ładunkiem". Minęła już prawie godzina. Dowódca załogi z niepokojem spoglądał na przyrządy wskazujące zużycie paliwa. Gdy w zbiornikach pozostało już paliwa tylko na drogę powrotną do lotniska — kapitan Bieliakow wziął kurs na jezioro.

— Pierwszy raz przelecimy nisko i pokażemy, gdzie odetniemy linki — objaśnił pilot członkom załogi.

Starszyna Moskowskij wychylił się do pasa z samolotu i wskazał ekipom ratunkowym miejsce, gdzie najprawdopodobniej skoczkowie spadną do wody. Ludzie znajdujący się w łódkach na jeziorze zrozumieli go i popłynęli we wskazanym kierunku.

Samolot wykonał krąg i począł zniżać się coraz bardziej. I oto jest już nad wodą. Starszy lejtenant Skobielin i starszyna Moskowskij odcięli linkę na której wisiał Złobin — żołnierz spadł do wody.

Namoknięty spadochron i umundurowanie ciągnęły skoczka na dno. Na pomoc pośpieszył mu oficer rezerwy A. Miedwiegiew, który w tym czasie łowił ryby w jeziorze. Rzucił Złobinowi linę, ten schwycił ją i tak przypłynął za łódką do brzegu. Szer. Złobin czuł się zupełnie dobrze. Dostrzegłszy wśród zebranych zastępcę dowódcy jednostki do spraw politycznych, podszedł doń i zameldował:

— Towarzyszu majorze, szer. Złobin melduje się po wykonaniu kolejnego skoku.

Szer. Sawinow spadł na płytszą wodę, uderzył ciałem o dno jeziora i stracił przytomność. Najbliżej tego miejsca znajdowała się robotnica fabryki O. Titowa i jej syn Sasza. Wyciągnęli żołnierza z wody, przenieśli do łódki, zdjęli spadochron i ocucili go. Sawinow odzyskał przytomność — był zdrów i cały.

Tak więc dzięki ofiarności załogi i ludności cywilnej dwaj sympatyczni skoczkowie szer. J. Sawinow i szer. W. Złobin zostali uratowani.

(Oprac. Elha)

UBIORY LOTNICZE I HIGIENA

W miarę wprowadzania nowych typów samolotów zmieniała się i zewnętrzna sylwetka pilota. Wpłynęły na to dokonujące się stale modyfikacje ubioru lotniczego, dotyczące zarówno jego formy zewnętrznej, jak też właściwości i przeznaczenia.

Bezpowrotnie już chyba znikła sylwetka pilota ubranego w gruby kombinezon futrzany, ciężkie wojłokowe lub futrzane buty, takiż hełmofon i rękawice, a co gorsze, chroniącego się w tym stroju przed zimnem i przewiewem za owiewkę samolotu. Stosowanie tego typu ubiorów podyktowane było koniecznością ochrony pilota przed chłodem w czasie lotu w górnych, chłodniejszych warstwach atmosfery na samolotach z odkrytą kabiną.

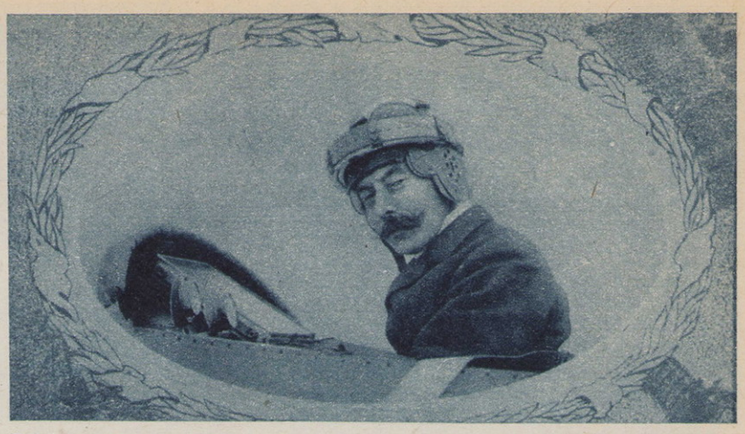
Obecnie, wraz ze zniknięciem maszyn lotniczych z otwartą kabiną, zasady ubioru lotniczego rozpatrywać należy pod kątem:

- Zapewnienia pilotowi właściwej ochrony przed chłodem podczas pobytu na starcie w zimnych porach roku.
- Właściwej ochrony przed przegrzaniem podczas pobytu na starcie w ciepłych porach roku.
- Ochrony przed przegrzaniem podczas lotu w kabinie hermetycznej.
- Ochrony przed chłodem w razie konieczności opuszczenia samolotu, zwłaszcza na dużej wysokości.
- Zapewnienia pilotowi możliwości wykonywania nieskrępowanych ruchów związanych z pilotowaniem.

Zasady i warunki jakim odpowiadać musi współczesny ubiór lotniczy przeanalizować można pod warunkiem ogólnego choćby poznania mechanizmów fizjologicznych chroniących człowieka przed zmianami temperatury otoczenia.

Jednym z przejawów życia jest nieustanne wytwarzanie przez ustrój ciepła. Wyzwala się ono w wyniku przemiany materii. Z całej wytwarzanej przez ustrój ludzki energii olbrzymia jej ilość, bo około 95%, przemienia się w energię cieplną. Wydalanie ciepła z organizmu następuje kilkoma drogami, głównie wypromieniowaniem ze skóry drogą pocenia się oraz podczas oddychania. Przed nadmierną utratą ciepła ustrój ludzki jest chroniony ubiorem, który w zależności od potrzeb charakteryzuje się mniejszą lub większą przepuszczalnością ciepła. Zadaniem odzieży jest utrzymanie w bezpośredniej bliskości skóry stałej temperatury odpowiadającej temperaturze ciała.

Organizm dysponuje całym szeregiem mechanizmów fizjologicznych umożliwiających mu utrzymanie stałej temperatury. Mechanizmem ułatwiającym wydalanie nadmiaru ciepła przez skórę jest zmiana szerokości naczyń skórnych. Skóra nadmiernie ogrzanego człowieka wyraźnie różowieje. Dzieje się to na skutek rozszerzania się drobnych włosowatych naczyń krwionośnych skóry. Przepływająca przez nie krew ochładza się poprzez kontakt z bardziej chłodnymi zewnętrznymi częściami ciała, a ochłodziwszy się powoduje ochłodzenie narządów wewnętrznych. W miarę zwiększania się ilości ciepła występuje wzmożona potliwość. Na wyparowanie potu ustrój zużywa duże ilości ciepła, co staje się drugim czynnikiem regulującym temperaturę. Odwrotnie działające mechanizmy chronią ustrój przed utratą ciepła w wypadku oziębienia. W pierwszej fazie oziębienia stwierdza się również zaróżowienie skóry, dzięki zwiększeniu przepływu krwi przez rozszerzone naczynia włosowate skóry, co zapobiega spadkowi temperatury skóry. Następna jednak faza obrony organizmu przed chłodem charakteryzuje się pobladnięciem skóry w związku ze zwężeniem naczyń. Ograniczony w ten sposób kontakt krwi z chłodnymi, zewnętrznymi warstwami skóry zapobiega nadmiernej utracie ciepła. Zanika też, w przeciwieństwie do stanów przegrzania, wytwarzanie i wydalanie potu. Poza tym w miarę zwiększonego zapotrzebowania na ciepło organizm wytwarza je w większej ilości. Jak wiadomo, praca przyczynia się do wzmożenia produkcji ciepła. W wypadku znacznego ochłodzenia ciała ustrój wyzwala dreszcze, które są niczym innym, jak rytmicznymi, mimowolnymi skurczami mięśniowymi, a więc pracą gwarantującą wzmożenie wytwarzania się potrzebnego organizmowi ciepła. Stąd też i prosty, praktyczny wniosek. Dreszcze wywołane chłodem możemy zwalczać przez wykonywanie czynnych ruchów i ćwiczeń (znane ogólnie „zabijanie" rąk).



Tak latano na samolotach w roku 1914, tuż przed wybuchem I wojny światowej. Chroniło się tylko głowę, przede wszystkim przed uderzeniami.

Ubiór lotnika wojskowego z okresu międzywojennego oraz II wojny światowej. Dziś ubiór ten wystarcza w zasadzie lotnikom sportowym, a i to nie zawsze.

Tak więc ubiór lotniczy musi charakteryzować się zarówno właściwościami chroniącymi przed nadmierną utratą ciepła, jak również posiadać odpowiednią przewiewność i zdolność wydalania wilgoci. Ponadto winien być lekki, luźny, zapewniający pełną sprawność ruchową pilota, a także estetyczny (co także posiada istotne znaczenie). Ubiór lotniczy musi się więc cechować: materiałem lekkim o właściwościach izolacyjnych, przy równoczesnym utrzymywaniu właściwości wentylacyjnych. Winien on składać się z kilku części. Utrzymanie wieloczęściowego ubioru lotniczego posiada szereg zalet, takich jak łatwość ubierania się oraz możliwość dostosowania poszczególnych części ubrania do charakteru lotu i pory roku. Ubiór lotniczy winien w zasadzie posiadać jeden typ, dostosowany do każdej pory roku. Uzyskać to można przez zastosowanie odpowiednich podpinek ocieplających na okres zimowy. Krój winien być luźny, guziki zaś zastąpione zamkami błyskawicznymi. Rękawice muszą być lekkie, dokładnie dopasowane do wymiarów dłoni i palców, zaś buty — krótkie, przystosowane do skoków spadochronowych.

Uzupełnieniem ubioru lotniczego jest okrycie głowy. Najbardziej typowy jest skórzany hełmofon, który poza właściwościami ochronnymi przed chłodem posiada urządzenia służące do utrzymywania łączności radiowej, jak słuchawki i laryngofon oraz ma pewne właściwości tłumienia hałasu.

W ostatnich latach położono duży nacisk na konieczność ochrony głowy przed urazami. Dotyczy to zresztą nie tylko lotnictwa, lecz w ogóle motoryzacji. Obecnie od motocyklistów wymaga się już bezwzględnie używania podczas jazdy kasków ochronnych. W lotnictwie wprowadza się powszechnie tzw. lotnicze hełmy twarde. Posiadają one wszystkie zalety tradycyjnych hełmofonów, ale wykonane z twardych tworzyw sztucznych skutecznie chronią głowę pilota przed urazami, np. podczas przymusowego lądowania w nierównym terenie. Hełmy tego typu wyposażone są ponadto w specjalny filtr przeciwsłoneczny, który chroni wzrok przed olśnieniem podczas lotów na większych wysokościach. Filtr ten, umieszczony w specjalnej oprawie zezwalającej na łatwe jego unoszenie i opuszczanie, spełnia podwójną rolę: ochrania przed promieniami, a w wypadkach konieczności opuszczenia samolotu ze spadochronem — przed oddziaływaniem strumienia powietrznego.

Należy podkreślić, że różnorodność wymagań, jakie stawia się przed ubiorem lotniczym, nie zezwala na ustabilizowanie się ich stałej postaci. Zmienia się ona w zależności od rodzaju lotu i typu samolotu.

HENRYK KLIMEK
EUGENIUSZ SOKOŁOWSKI

Z lewej: Ubiór wysokościowy i przeciwprzeciążeniowy dzisiejszych wojskowych pilotów maszyn odrzutowych. Z prawej: Załoga śmigłowca działającego w okolicach podbiegunowych musi być ubrana szczególnie ciepło.

Z OBRAD KOMISJI SPADOCHRONOWEJ

KOLEJNE posiedzenie Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL odbyło się 13 września br. w Toruniu, w dniu otwarcia IX Spadochronowych Mistrzostw Polski. Członkowie Komisji Spadochronowej uczestniczyli w uroczystości otwarcia mistrzostw oraz obserwowali rozgrywaną już w tym samym dniu pierwszą konkurencję — skoki na celność lądowania z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu.

Jeszcze przed otwarciem mistrzostw Komisja zebrała się, by rozpatrzeć i ostatecznie zaakceptować skład zawodników. Ta część posiedzenia odbyła się przy udziale kierownika mistrzostw — wiceprezesa Aeroklubu Pomorskiego Stanisława Porzycha, kierownika sportowego mistrzostw Mariana Kamińskiego i przewodniczącego komisji sędziowskiej Zdzisława Chylińskiego oraz komisji sędziowskiej mistrzostw. W posiedzeniu tym uczestniczył również sekretarz generalny Aeroklubu PRL ppłk pil. Krzysztof Donigiewicz.

Komisja zaakceptowała bez zastrzeżeń listę zawodników, którzy wywalczyli drogą uczestnictwa w całorocznych zawodach spadochronowych „Skrzydlatej Polski" regulaminową ilość punktów. Dodatkowo Komisja dopuściła do udziału w mistrzostwach trzech zawodników (Kotównę, Sokołowską, Kusia), którzy z przyczyn od nich niezależnych (udział w obozach i reprezentowanie barw Polski na zawodach w ZSRR i NRD) nie mogli brać udziału w eliminacjach zawodów całorocznych. Komisja wyraziła również zgodę na udział w mistrzostwach poza konkursem siedmiu juniorom.

Zgodnie z regulaminem IX SMP organizator mistrzostw powołuje jury mistrzostw, które upoważnione jest do podejmowania decyzji we wszystkich sprawach nie objętych regulaminem. Do jury mistrzostw Komisja desygnowała Tadeusza Litwińskiego i red. Tadeusza Malinowskiego jako swoich przedstawicieli.

Głównymi punktami obrad komisji spadochronowej było omówienie udziału reprezentacji Polski w VII Spadochronowych Mistrzostwach Świata oraz udziału ekipy polskiej w międzynarodowych zawodach spadochronowych w ZSRR. Dużo czasu i uwagi poświęcili członkowie komisji przede wszystkim sprawie udziału naszej reprezentacji w mistrzostwach świata w NRF. Sprawozdania w tej sprawie złożyli kierownik i trener ekipy oraz sędzia.

Członkowie komisji uznali za sprawę nie cierpiącą zwłoki opracowanie długofalowego planu przygotowania ekipy polskiej na następne mistrzostwa świata. W tym celu postanowiono jeszcze raz indywidualnie przestudiować sprawozdania i materiały z mistrzostw oraz opracować własne koncepcje, które będą stanowić podstawę do ustalenia jednolitych i wszechstronnie przedyskutowanych przez Komisję założeń planu przygotowania reprezentacji Polski. Praca ta ma być zrealizowana w roku bieżącym.

Członkowie komisji jeszcze raz wypowiedzieli się, że wyczynowy sprzęt spadochronowy stanowi jeden z najbardziej słabych punktów naszego spadochroniarstwa. Jednocześnie jest faktem, że ze strony przemysłu brak jest właściwego zainteresowania budową wysokojakościowych spadochronów wyczynowych. Jakie zatem jest wyjście? Komisja uznała za celowe ogłoszenie otwartego konkursu na zaprojektowanie spadochronu wyczynowego dla potrzeb wyczynu i mistrzostw. Przy dalszym braku zainteresowania budową prototypów spadochronów wyczynowych ze strony Ministerstwa Przemysłu Lekkiego należałoby taką budowę próbować prowadzić w zakładach remontowych Aeroklubu PRL. O ile tą drogą nie można będzie osiągnąć możliwie szybko zadowalających rezultatów — z czym nawet trzeba się będzie w początkowym okresie liczyć — należy zakupić możliwie najlepsze spadochrony wyczynowe za granicą.

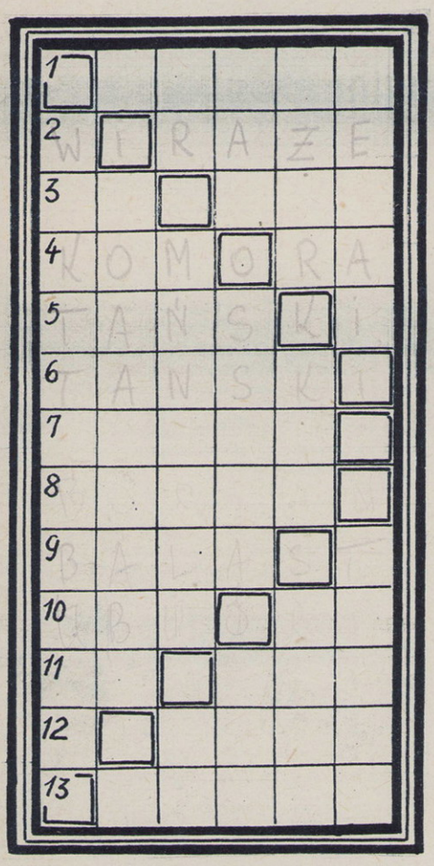
Jednocześnie Komisja Spadochronowa wyraziła zdanie, że spadochronowe mistrzostwa świata powinny być rozgrywane — jeśli chodzi o sprzęt — w dwóch klasach: w klasie spadochronów standard i dowolnych. Klasa spadochronów standard dałaby obiektywnie równą szansę porównania umiejętności współzawodniczących ze sobą skoczków. Z wnioskiem tym komisja zamierza wystąpić poprzez Aeroklub PRL do FAI.

W roku bieżącym po raz pierwszy w historii naszego spadochroniarstwa zorganizowane zostały na wniosek Komisji Spadochronowej mistrzostwa Polski Juniorów. Drogą tą szukać będziemy nowych talentów i w latach następnych. Chcąc jeszcze bardziej uatrakcyjnić wśród najmłodszych sport spadochronowy, komisja wyszła z inicjatywą i wnioskiem do Zarządu Głównego APRL o zorganizowanie w Polsce międzynarodowych zawodów spadochronowych juniorów.

Komisja Spadochronowa postanowiła jednomyślnie wyrazić uznanie dla działalności w roku bieżącym Sekcji Spadochronowej Aeroklubu Wrocławskiego, a w szczególności za ustanowienie w 1964 roku przez członków tej żywotnej sekcji 4 rekordów Polski.

tek.

LITERÓWKA LOTNICZA



Do podanej figury wpisać 13 wyrazów sześcioliterowych o poniższych znaczeniach. Utworzony rząd liter, czytany w dół, da rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1 — grupa żołnierzy lub samolotów przeznaczonych do rozpoznania; 2 — tytuł tygodnika wojsk lotniczych; 3 — czeska wytwórnia silników lotniczych; 4 — może być bombowa lub niskich ciśnień; 5 — gwiazda leżąca najbliżej Ziemi; 6 — pionier szybownictwa polskiego, konstruktor „Lotni"; 7 — imię kosmonauty Nikołajewa bez „n"; 8 — szybowiec dwumiejscowy, produkcji polskiej; 9 — dodatkowe obciążenie sterowca lub balonu dla umożliwienia zmiany wysokości lotu; 10 — może być kosmiczny; 11 — główny element spadochronu; 12 — wersja „Zlina"; 13 — układ foteli w kabinie samolotu.

oprac. **Edward Zytka**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 11. X. br. rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, Warszawa 10, ul. Widok 8, wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach z dopiskiem „Literówka lotnicza".

Z ZAGRANICY

Sport samolotowy

✶ **W Rendsburg** w dniach 13 — 16 sierpnia br. odbyły się 16-te z kolei Mistrzostwa Akrobacji NRF. Zwyciężył 43-letni Gerhard Pawolka. Drugie miejsce zajął 37-letni Herbert Greb, trzecie — 41-letni Walter Wolfrum. Ogółem startowało 11 zawodników. Przeciętna wieku zawodników wynosiła 41 lat.

★

✶ **„Lot Europejski 1965"**, organizowany przez FAI, odbędzie się w pierwszym tygodniu września 1965 roku. Start — w Dubrowniku (Jugosławia). Trasa będzie prowadzić przez Bułgarię, Rumunię, Węgry, Austrię i NRF. Koniec w Monachium.

Sport śmigłowcowy

✶ **Rekord** międzynarodowy prędkości lotu po trasie zamkniętej długości 100 km ustanowiła załoga seryjnego śmigłowca radzieckiego Mi—6, osiągając 340 km/h (poprzedni rekord — 334,28 km/h należał do Francji). Komendantem załogi był znany pilot śmigłowcowy i rekordzista, 50-letni Borys Galicki. Przelot odbywał się na wysokości 2 500 m. Trasę przeleciano w ciągu 17 minut i 41 sekund.

★

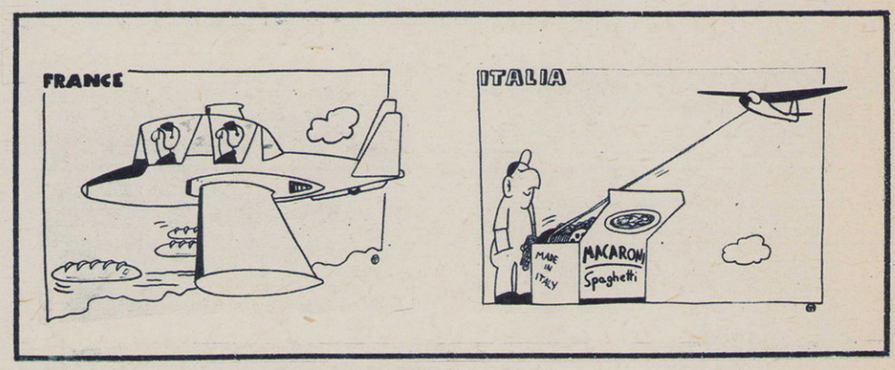
✶ **Spośród 22 śmigłowcowych rekordów — 13 należy do pilotów ZSRR.** Rekord Galickiego będzie 14-ty. 12 z tych rekordów ustanowiono na śmigłowcach Mi—6, zaś dwa — na W—8.

Astronautyka

✶ **Z poligonu** Point Arguello w USA wystrzelono ważącego 44 kg sztucznego satelitę „Topsi", z odpowiednią aparaturą, której zadaniem jest zbadanie górnych warstw jonosfery oraz przyczyn niektórych zakłóceń w odbiorze radiowym. Mikroksiężyc krąży po orbicie zbliżonej do koła, na wysokości około 1 000 km od powierzchni Ziemi.

★

✶ **Z bazy** lotniczej Vandenberg w USA wystrzelono nowego satelitę doświadczalnego „Nimbus", którego zadaniem jest codzienne przekazywanie na Ziemię szczegółowej analizy warunków meteorologicznych i danych dotyczących pogody. „Nimbus" ma trzy kamery telewizyjne, mogące dokonywać dziennie około 1 200 zdjęć powierzchni Ziemi i powłoki chmur oraz przekazywać je stacjom odbiorczym w 21 krajach.



PAMIĄTKA Z WROCŁAWIA

W dniach XXIX Mistrzostw Polski Makiet Latających aeroklub wrocławski otworzył na terenie lotniska stoisko pocztowe, w którym stemplowano listy stemplem okolicznościowym upamiętniającym modelarskie mistrzostwa. Średnica stempla 45 mm. Zainteresowanie miejscowych filatelistów oryginalnym stemplem było duże, co świadczyło, że cenna inicjatywa, możliwa do zrealizowania dzięki pomocy dyrekcji wrocławskiej poczty, była potrzebna.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 15 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 6938 Z-5

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

W ALPACH

Nad Europą, gęsto pociętą szlakami powietrznych linii komunikacyjnych, trudno jest już swobodnie latać balonem. Dlatego — jako „ostatni kontynent" — zostały dla baloniarzy wysokie góry. Oto balon szwajcarski po starcie w alpejskiej miejscowości Mürren.

Astronautyka

✶ **W ZSRR** wystrzelono sztucznego satelitę Ziemi „Kosmos—44" Apogeum — 860 km, perigeum — 618 km, kąt nachylenia względem płaszczyzny równika 65 stopni.

★

✶ **Amerykański** program przewidujący lądowanie statku kosmicznego na Księżycu ulegnie zmianie, a plan przewidujący lot wokół Marsa w 1966 roku ulega całkowitemu zawieszeniu — oświadczył dyrektor NASA, D. Webb. Przyczyną zmian jest decyzja Kongresu USA w sprawie zmniejszenia sum przeznaczonych na program badań kosmicznych.

★

✶ **Uczeni** USA utracili kontakt radiowy z potężną rakietą nośną „Titan—3A" wkrótce po jej wystrzeleniu. Eksperyment nie powiódł się. Działanie pierwszych dwóch stopni rakiety było bez zarzutu, natomiast trzeci stopień nie wszedł na przewidywaną orbitę.

★

✶ **Na skutek** niewysunięcia się trzech anten, satelita amerykański „Ogo", umieszczony na orbicie w nocy z dnia 4 na 5. IX. br. nie funkcjonuje i nie będzie mógł spełnić powierzonych mu zadań.

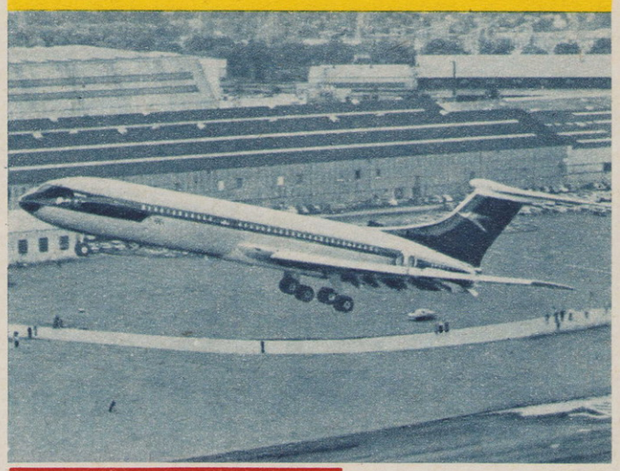
Komunikacja i transport

✶ **W odległości** 35 km na północny zachód od Moskwy otwarto nowy port lotniczy dla komunikacji międzynarodowej — Szeremietiewo. Może on w ciągu godziny przepuścić półtora tysiąca pasażerów.

★

✶ **Flota** pasażerska Czechosłowacji posiada połączenia z około 40 zagranicznymi portami lotniczymi i przewozi dziennie na trasach międzynarodowych ok. 450 osób i ponad 20 ton towarów. Przewiduje się, że w roku 1970 wzrośnie ilość połączeń, a dzienny transport obejmie 1 350 osób oraz 130 ton towarów. Równocześnie średnia prędkość transportu, która obecnie wynosi nie więcej niż 650 km/h, ma wzrosnąć w roku 1970 do 1 000 km/h.

TAK STARTUJE VC-10



Tak wyglądał start do pierwszego lotu angielskiego samolotu pasażerskiego VC-10, na lotnisku fabrycznym w Weybridge. Samolot posiada 4 silniki odrzutowe, po dwa z obu stron tylnej części kadłuba.

Militaria

✶ **Specjaliści** zachodnioniemieccy, wespół z amerykańskimi i belgijskimi, od wielu miesięcy budują w belgijskich Ardennach największą w Europie zachodniej wyrzutnię rakietową, według projektu NATO. Budowa utrzymywana jest w ścisłej tajemnicy

★

✶ **W pobliżu** miasta Blackstone (Wirginia — USA) rozbił się i spłonął śmigłowiec wojskowy przewożący materiały wybuchowe. Czteroosobowa załoga zdołała wydostać się z płonącej maszyny i z ciężkimi obrażeniami przewieziona została do szpitala.

★

✶ **W Laosie** zestrzelony został przez przeciwlotnicze jednostki laotańskich sił patriotycznych amerykański myśliwiec odrzutowy, który wraz z trzema podobnymi samolotami ostrzeliwał okolice Phon Khout. Drugi samolot z wymienionej czwórki został poważnie uszkodzony. Poprzedniego dnia amerykański samolot odrzutowy T-28 został zestrzelony przez siły Patet Lao.

★

✶ **Jak się okazuje,** samoloty użyte w czasie tureckich ataków na Cypr są pochodzenia kanadyjskiego. Kanada dostarczyła Turcji 107 odrzutowców „Sabre" produkowanych w Kanadzie.

★

✶ **Radzieckie** samoloty strategiczne, uzbrojone w rakiety z głowicami nuklearnymi, mają ogromny zasięg, „przy którym najdłuższa w świecie linia pasażerska przebywana bez lądowania — z Moskwy do Hawany — wydaje się wcale nie tak daleką trasą. Obecnie zasięgu tych maszyn nie ograniczają względy techniczne. Samoloty te mogą przebywać w powietrzu tak długo, jak długo wytrzyma lot załoga" — doniosła „Komsomolskaja Prawda".

★

✶ **Samolot** amerykański który 18. VIII. br. wtargnął nad Demokratyczną Republikę Wietnamu, zestrzelony został przez artylerię Wietnamskiej Armii Ludowej.

Polonica

✶ **Zachodnioniemieckie** czasopismo „Deutscher Aerokurier" z sierpnia br. podaje wyniki ostatnich szybowcowych mistrzostw Polski, informując wyczerpująco o liczbie i jakości rozegranych konkurencji oraz zwracając uwagę na rewelacyjny wynik trójkąta 500 km, który obleciało 34 pilotów na 36 startujących.

Różne

✶ **Amerykański** samolot rakietowy X-15, pilotowany przez Miltona Thomsona, osiągnął prędkość około 5 640 km/h. Prędkość tę samolot utrzymywał przez 7 minut, lecąc na wysokości 27 km.

★

✶ **Papież** Paweł VI udał się śmigłowcem do średniowiecznego miasta włoskiego Orvieto. Jest to pierwszy przypadek, kiedy papież wybrał śmigłowiec jako środek komunikacji. Śmigłowiec wziął go na pokład z letniej rezydencji w Castel Gandolfo.

PORT LOTNICZY SURCIN

Nowy port lotniczy Belgradu — Surcin, należy do najnowocześniejszych na świecie. Oto dworzec w Surcinie, wraz z wieżą kontroli.

Foto: Z. Szajewski

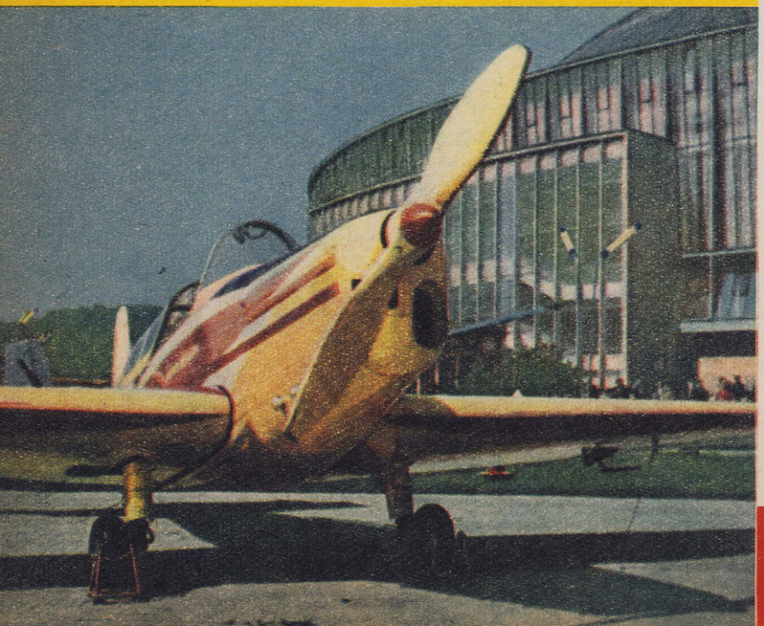
KOSMONAUCI ZSRR W OSLO

Na premierę filmu radzieckiego „Gwiezdna droga" przybyli do Oslo kosmonauci Jurij Gagarin i Walery Bykowski. Na zdjęciu: Prezentacja gości radzieckich norweskiej publiczności. **Foto: „Sowietskij Film".**

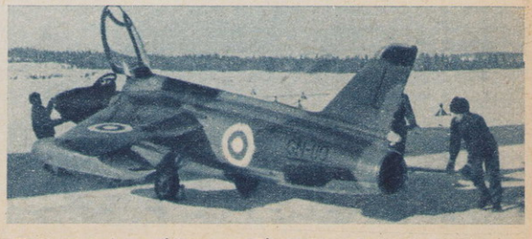
Z TARGÓW W BRNIE

Fragment z międzynarodowych targów w Brnie (Czechosłowacja). Na pierwszym planie — sportowy Zlin. W głębi — pawilon targowy.

Foto: „Letecky obzor".



„GNAT" W SŁUŻBIE FIŃSKIEJ



W lotnictwie wojskowym Finlandii używane są m. in. myśliwce angielskie Hawker Siddeley „Gnat". Maszyny te są również na wyposażeniu lotnictwa Jugosławii i Indii.

POLSKIE LINIE LOTNICZE ■ ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ ■ POLISH AIRLINES

LOT

NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

Nr 33 ● październik 1964

KIERUNEK: HELSINKI

PLAN rozwojowy Polskich Linii Lotniczych Lot na rok 1965 przewiduje uruchomienie połączenia Warszawa —Sztokholm—Helsinki. Powiedzmy sobie od razu, że nie jesteśmy na tym terenie nowicjuszami. Już w latach międzywojennych — od 1936 roku, LOT obsługiwał linię północną, wiodącą z Warszawy poprzez Wilno, Rygę i Tallin do Helsinek. Ten szlak Północ—Południe był wówczas ważnym składowym czynnikiem europejskiego systemu komunikacji powietrznej.

Jakie czynniki brano pod uwagę przy podejmowaniu obecnej decyzji? Oto po przeanalizowaniu ruchu powietrznego w tym regionie okazało się, że w wyniku rozwoju stosunków handlowych między Polską a Finlandią coraz częściej podróżują przedstawiciele sfer handlowych i przemysłowych obydwu krajów, wzrasta też ilość transportowanych drogą powietrzną towarów. Potencjalnymi pasażerami nowej linii są także fińscy turyści, dla których nasze wybrzeże Bałtyku, to „Południe"!

Wszystkim tym klientom Polskie Linie Lotnicze zapewniają szybkie i wygodne połączenie. Stanowić ono będzie najkrótszą i najprostszą drogę między północą, a południem naszego kontynentu. Dzięki dalszym połączeniom LOT-u, pasażer ze Skandynawii będzie się mógł bowiem w krótkim czasie znaleźć na Bałkanach, we Włoszech, Francji czy Afryce Północnej.

Samoloty typu „Viscount", które zapewne obsługiwać będą nową linię, startując z Warszawy np. o godzinie 9.30 już o 11.55 przybywać będą do Sztokholmu, by wystartować w godzinę później do dalszego lotu do Helsinek, gdzie lądowanie nastąpi o 14.00. Cała podróż trwać więc będzie 4 i pół godziny. Wylatując rano, fiński wczasowicz jeszcze wieczorem tego samego dnia może zażyć kąpieli na plaży Sopotu!

НАПРАВЛЕЕНИЕ: ХЕЛЬСИНКИ

ПЛАН развития Польских авиационных линий ЛОТ предусматривает открытие в 1965 году сообщения на новой трассе: Варшава — Стокгольм — Хельсинки. Надо прямо сказать: на этом направлении нам уже пришлось поработать. Уже перед Второй мировой войной, начиная с 1936 г., ЛОТ обслуживал северную линию, ведущую из Варшавы через Вилбнюс, Ригу и Таллин, в Хельсинки. Эта трасса Север — Юг была тогда важным компонентом европейской системы воздушных сообщений.

Какие факторы были взяты во внимание при принятии нового решения? При проведении анализа воздушного движения в этом регионе оказалось, что в итоге развития торговых взаимоотношений между Польшей и Финляндией все чаще путешествуют представители деловых кругов обеих стран, увеличивается количество перевозимых воздушным путем грузов. Потенциальными пассажирами новой линии являются также финские туристы, для которых польское взморье — это уже «юг».

Всем этим пассажирам Польские авиационные линии гарантируют быстрое и удобное сообщение. Оно свяжет самым коротким и прямым путем север и юг нашего континента: благодаря дальнейшим линиям ЛОТа, пассажир из скандинавских стран сможет в короткое время прибыть на Балканский полуостров, в Италию, во Францию или же в Северную Африку.

Самолеты типа «Вайскунт», обслуживая новую линию и отправляясь из Варшавы, например, в 9 ч. 30 минут, уже в 11 ч. 55 мин. будут в Стокгольме, чтобы час спустя отправиться в дальнейший путь и приземлиться на аэродроме в Хельсинках в 14 часов. Таким образом все путешествие будет продолжаться не более 4 с половиной часов. Выехав из дома утром, финский «отпускник» еще вечером того же дня сможет выкупаться на пляже в Сопоте.

Придавая большое значение своим сообщениям над территорией скандинавских стран, Польские авиационные линии приняли решение направить в октябре текущего года в Стокгольм своего представителя, который будет постоянно представлять интересы ЛОТа в шведской столице.

DIRECTION HELSINKI

POLISH Airlines LOT think already about the extension of their International Lines from Warsaw to Stockholm and Helsinki. This is not a new idea. A similar line existed already in 1936 when LOT linked Warsaw via Wilno, Rygge and Tallin with Helsinki. This North — South route was then very important in the European system of Air Communication.

As the commercial links between Finland and Poland are developing very quickly and many commercial and industry Representatives travel very often from one country to the other and the cargo load grows steadily, Polish Airlines LOT have decided to reinstate this line. Potential passengers are Finnish tourists for whom our Baltic shore means the South!

To all of them LOT can guarantee quick and comfortable connections. It will be the shortest and straightest way from the North to the Southern parts of our continent. Thanks to good connections offered by Polish Airlines LOT, a passenger from Scandinavia will be able to find himself in no time in the Balkans, Italy or North Africa.

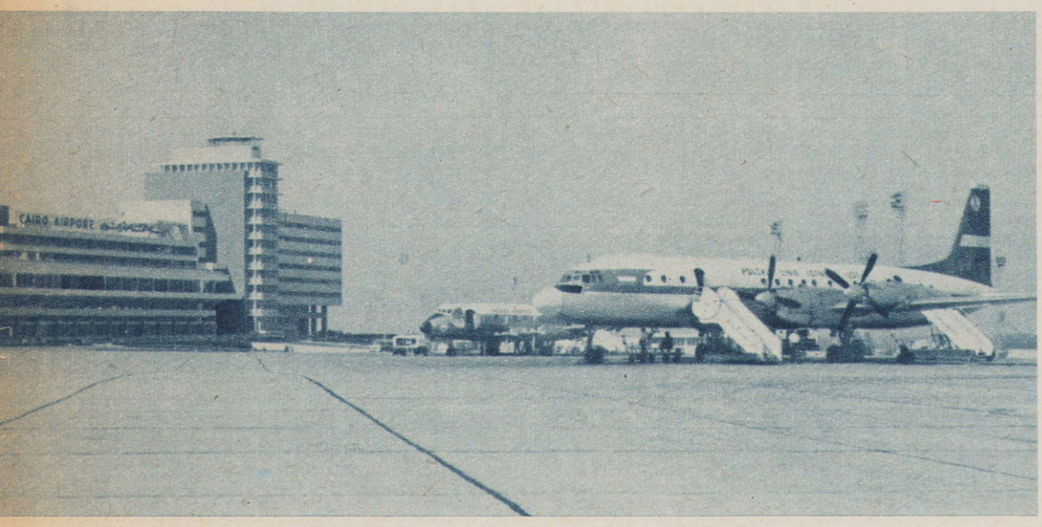
The Viscount aircraft which will probably be in service on the new route starting from Warsaw for example at 09.30 will arrive at Stockholm already at 11.55. One hour later it will take off to Helsinki landing there at 14.00. The whole journey will take only 4½ hours. A Finnish tourist starting from his country in the morning will be able to enjoy a swim and a rest on the beach of Sopot on the same day in the evening.

The nomination of LOT's Representative at Stockholm who will start his activities already in October of this year, is the best proof that Polish Airlines LOT attach a great importance to the creation of the new line Warsaw—Stockholm—Helsinki.

Fragment stolicy Finlandii — Helsinek. **Foto: CAF**

LOT

NA CO DZIEŃ



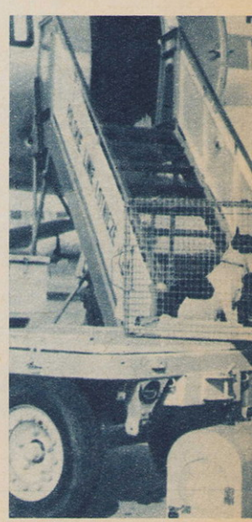
Podawane na pokładach samolotów LOTu specjalności polskiej kuchni cieszą się zasłużonym uznaniem ze strony różnojęzycznych pasażerów. Nie mniejsze zresztą powodzenie mają i polskie wódki. Spore zyski dewizowe przynosi prowadzona przez stewardessy sprzedaż trunków i papierosów światowych marek (foto wyżej).

Zdjęcia: M. Kobrzyński (7), Z. Jóźwiak (1)

Jednym z zasadniczych wyrazów prężności linii lotniczej jest rozwój jej sieci połączeń. LOT obsługuje obecnie regularne linie długości 20 tys. kilometrów (na zdjęciu wyżej: polski samolot na lotnisku w Kairze). Plan na rok przyszły przewiduje natomiast otwarcie nowych linii: Warszawa — Sztokholm — Helsinki, o której piszemy na innym miejscu, a zapewne także i drugiego połączenia do Afryki Północnej.

●

238 tysięcy pasażerów, z czego ok. 90 tys. przypadało na linie zagraniczne — to bilans przewozów pasażerskich Polskich Linii Lotniczych w roku ubiegłym. W coraz większym stopniu przewozi LOT zagranicznych turystów (foto niżej), głównie z Ameryki i Europy zachodniej, pragnących zapoznać się z urokami naszego kraju.



Tych samych pasażerów, których widzieliśmy na poprzednim zdjęciu po wyjściu z polskiego samolotu na warszawskim lotnisku — oglądamy teraz w Zakopanem. Jest to jeden z licznych przejawów efektywnej współpracy LOTu z Polskim Biurem Podróży „Orbis" (foto z lewej).

To „rodzinne" zdjęcie (wyżej) przedstawia załogę naszego krążownika powietrznego, Ił-18. Nad bezpieczeństwem i wygodą pasażerów czuwa 2 pilotów, nawigator i radiotelegrafista pokładowy, jak również steward i 3—4 stewardessy. Ich umiejętności fachowe i zachowanie na pokładzie — to najlepsza reklama linii lotniczej.

●

Przewozy towarowe LOT-u wzrosły znacznie od czasu wprowadzenia do ruchu samolotów typu Ił-18, które przy przeciętnym wykorzystaniu miejsc pasażerskich (60 — 70%) mogą jeszcze dodatkowo zabrać 5 — 6 ton frachtu. Tylko w I półroczu br. nastąpił wzrost przewozów o 20%. W roku bieżącym przesyłki towarowe adresowane były z Warszawy do przeszło 100 portów lotniczych na różnych kontynentach. Obok świeżych owoców i warzyw, precyzyjnej aparatury itp., samoloty LOT-u przewożą często także i „żywy fracht" (foto niżej).

LOT świadczy usługi szerokim rzeszom polskich turystów, przewożąc — w ramach lotów specjalnych — zwarte grupy uczestników wycieczek organizowanych przez różne krajowe biura podróży. W roku bieżącym drogą powietrzną udało się na wypoczynek do Bułgarii, Jugosławii i Rumunii ok. 5 tysięcy osób.

●

Aktywność Polskich Linii Lotniczych na arenie międzynarodowej zwiększa rolę i znaczenie naszego centralnego portu lotniczego — warszawskiego Okęcia, sciągając tu coraz więcej obcych przewoźników powietrznych. Obecnie lądują tu regularnie samoloty 14 linii lotniczych. Przez Okęcie przewija się rocznie przeszło ćwierć miliona pasażerów.

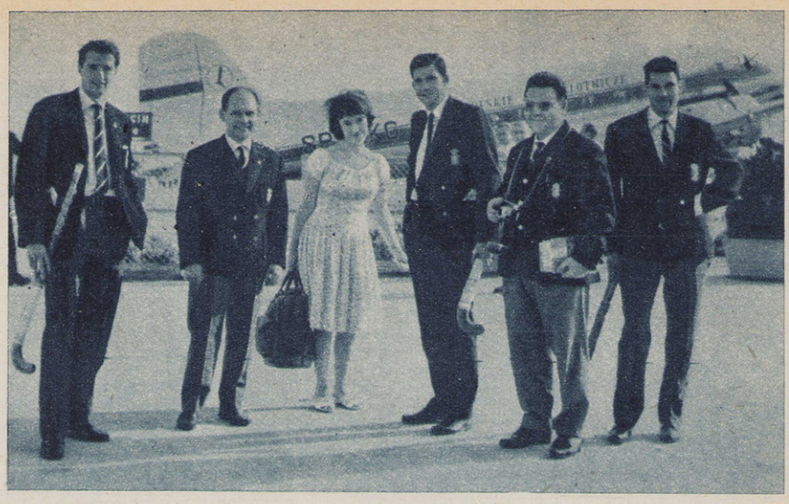
LUDZIE LOTU

NA pierwszej stronie „LOT-Nowin" piszemy o planowanym rozwoju sieci Polskich Linii Lotniczych LOT w Skandynawii. Przedstawicielem naszego przedsiębiorstwa na tym terenie jest Zbigniew Nawrot, urzędujący obecnie w Kopenhadze. Reprezentuje on interesy LOT-u podczas rokowań z SAS-em na tematy wspólnej eksploatacji połączeń, wniósł ostatnio poważny wkład w organizowanie linii do Sztokholmu oraz uruchomienie stałej placówki LOT-u w stolicy Szwecji i został mianowany pierwszym jej kierownikiem.

Zbigniew Nawrot urodził się 12 lipca 1931 roku w Karczmiskach, woj. lubelskie. Szkołę średnią ukończył w Gdańsku, po czym studiował na Wyższej Szkole Ekonomicznej w Sopocie. Pracę zawodową rozpoczął w Polskich Liniach Oceanicznych, po czym przeszedł do Chińsko - Polskiego Towarzystwa Maklerów Okrętowych. Jako ekstern zdał egzamin na oficera radiowego w służbie morskiej.

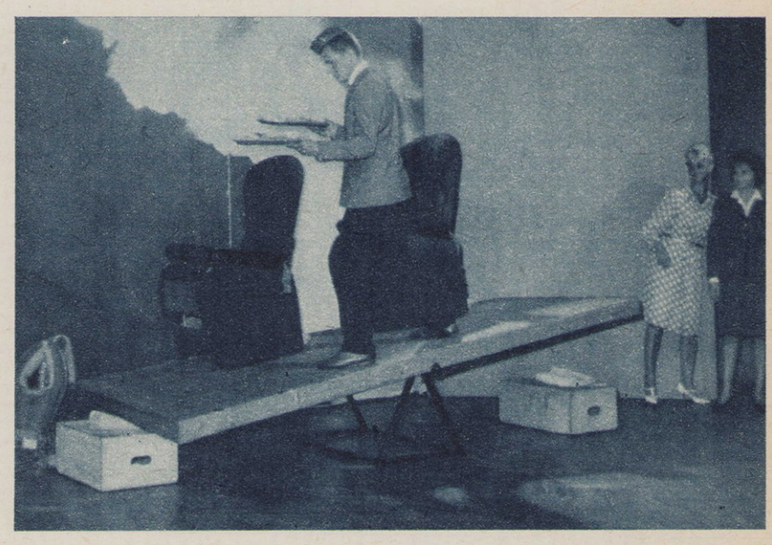
W 1954 roku odbywał rejs na statku „Prezydent Gottwald", który na dalekowschodnich wodach został napadnięty i zrabowany przez marynarkę Czang-Kai-Szeka. Przez okres całego roku załoga statku była internowana na Taiwanie. W 1956 r. Z. Nawrot delegowany został do Chin, gdzie pełnił funkcje zastępcy kierownika oddziału Chińsko-Polskiego Towarzystwa Maklerów Okrętowych.

W Polskich Liniach Lotniczych pracuje od 1959 roku. Początkowo latał jako radiooperator pokładowy na samolotach Li-2 i Il-14. Ma na swym koncie ok. 400 tys. przelecianych kilometrów. Od 1962 r. przebywa stale w Kopenhadze. Był początkowo zastępcą kierownika tamtejszej placówki LOT-u, obecnie jest jej kierownikiem.



Hiszpańska drużyna hokeja na trawie, brązowy medalista Igrzysk Olimpijskich, przed odlotem na mecz do Poznania z uśmiechem pozuje do zdjęcia fotoreporterowi LOTu, jak gdyby już wiedziała o czekającym ją sukcesie.

Oto dwie scenki z teleturnieju pt. „Błękitne szlaki" zorganizowanego przez LOT i Telewizję Warszawską:
Na zdjęciach: kpt Szrejbrowski opowiada red. Serafinowiczowi (który całą audycję prowadził), o swoich powietrznych przygodach (foto niżej), a jury w osobach kpt. Hendzla i mgra Rolskiego z LOTu naradza się jak ocenić umiejętności zawodnika, który na ruchomej desce imitującej pokład samolotu balansuje w roli stewarda z dwiema tacami pełnymi jedzenia (foto z prawej).



Nadia Constantopoulou, zdobywczyni I nagrody za najlepszą piosenkę grecką w konkurencji międzynarodowej na tegorocznym Festiwalu Piosenki w Sopocie — na pokładzie I klasy polskiego Iła-18, którym wraz z mężem, kompozytorem greckim T. Morakisem, odleciała z Warszawy do Aten.

Zdjęcia: M. Kobrzyński (4) i arch.

Reprezentant LOTu w Berlinie otrzymał ostatnio dwie miłe pochwały, związane z pracą placówki: Pierwsza z nich to notatka w piśmie „Berliner Zeitung" w której reporter opisujący przewóz orła górskiego z berlińskiego ZOO do Londynu wyraża się z uznaniem o obsłudze LOTu która przyjmowała orła na pokład polskiego samolotu lecącego przez Berlin do Londynu. Drugą pochwałę zawiera list przedsiębiorstwa berlińskiego Industriegewerkschaft, które oficjalnie dziękuje placówce za troskliwe zajęcie się transportem do Londynu chorego obywatela angielskiego, który był gościem ich firmy. Na zdjęciu: p. Leon Lewicki, reprezentant LOTu w Berlinie (pierwszy z lewej) przed gmachem placówki przy ul. Karl Marx Allee 98.

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 226, telefon 22-40-73. Redaktor odpowiedzialny: PIOTR GRUDZIŃSKI. Wkładka do numeru 40 (691) z 4. X. 1964 r. tygodnika „Skrzydlata Polska".